Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

sity Libraries
7 047 592

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY.

Digitized by Google

385.05
D485

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Deutsche Verkehrs-Blätter

und

Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Wochenschrift

für

Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn Beamten-Vereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins
und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen und Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Landesvereins der Eisenbahn-Beamten.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute
von
Robert Krause in Leipzig.

XII. Jahrgang. * 1896.

Leipzig.
Selbstverlag des Herausgebers. Druck von Grübel & Sommerlatte.

Digitized by Google

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.

H. 5728.

Digitized by Google

Alphabetisches Inhaltsverzeichniß des Jahres 1896.

(Die am Schlusse stehenden Zahlen bedeuten die Seitenzahlen.)

Hauptartikel.

Anti-Sozialdemokratische Bund, Der — der Niederländischen Eisenbahn-Bediensteten. 286.
Arbeitszeit, Die — der Eisenbahn-Angestellten. 121, 145, 199.
Arbeitszeit, Die — der englischen Eisenbahnbediensteten. 570, 594.
Aufbesserung der Beamtengehälter in Preußen, Zur Frage der — 409.
Ausbildung im höheren Eisenbahndienste, Zur — 33.
Aus dem preußisch. Staatseisenbahn-Etat pro 1896/97. 45—47.
Bazin's Rollschiff. 486.
Beamten, Die — und die soziale Bewegung. 497.
Beamtenfrage, Eine abweichende Meinung zur — 397, 421, 475.
Beamtenfrage, Zur (Eingef.) — 457.
Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896, Verkehrsverhältnisse der — 77.
Berlin und seine Eisenbahnen. 365.
Betriebssicherheit, Zur Frage der Erhöhung der — 545.
Eisenbahn-Betriebsdienst, Die Leitung des — 65, 80.
Eisenbahn-Beamten im Reichslande, Die Stellung der — 533.
Eine Frage. 315.
Eisenbahnen und Zwischenhandel. 473, 485.
Eisenbahnpolitik, Die preußische — in bayerischer Beleuchtung. 109.
Eisenbahn, Die neue — von Jaffa nach Jerusalem. 66, 78.
Eisenbahntarifreform. 581.
Eisenbahnunfälle, Vorschriften über die Meldung der — für die Deutsche Eisenbahnstatistik. 89.
Eisenbahnunglück bei Hattingen, Das — 186.
Elektrische Drahtseilpost. 66.
Elektrische Lokomotiven. 34, 89.
Erinnerungsfeier an die Thätigkeit der Eisenbahnen im Kriege 1870/71. 233.
Ertrag und die Neuorganisation der preußischen Staatsbahnen — Minister Thielen über den — 99.
Etat der Reichseisenbahn-Beamten, Der neue — 558, 571, 582.
Fahrkartenwesen, Zur Reform des — 303.
Feld-Eisenbahn-Abtheilungen, Die Thätigkeit unserer — im Kriege 1870/71. 133, 146, 185, 197, 212, 221.
Frankfurter Schaffner-Prozeß, Eine Reminiscenz an den — 235.
Gehalts-Aufbesserung in Preußen, Zur Frage der — 349.
Güterdienst, Ueber den — auf den englischen Eisenbahnen. 247.
Handelsstraße nach Rußland, Die neue — 365.
Hessische Ludwigsbahn, Zur Verstaatlichung der — 375, 557.
Jungfraubahn, Die — 523.
Kautions-Bürgschafts-Genossenschaften, Die — der Schweizerischen Verkehrs-Beamten. 293.
Kautions-Bürgschafts-Kasse, Vorschlag zu einer — 316.
Kautions- und Darlehnsbewilligung, Zur — 245.
Kautions- und Darlehnsbewilligung. 269.
Kilometerband, Das — 510.
Kurhäuser für Eisenbahnbeamte. 169.
Lokomotive mit Vorspann-Achse. 431.
Pensionsgesetz, Das neue österreichische — 158, 171.
Pensionsgesetz, Das neue — in Oesterreich im Vergleich mit dem preußischen. 257.
Preisausschreiben (Prämiirung der Arbeiten). 303.
Preisausschreiben. 453, 473, 545, 557, 569, 593.
Privatbahn-Beamten, Die Betheiligung der — an den Bestrebungen des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins. 188.
Qualifikationstabellen im österreichischen Staatseisenbahndienste. 386.
Reichseisenbahnen, Die — im ersten Vierteljahrhundert ihres Betriebes. 373, 385.
Rechtsschutz, Zur Frage des — 546.
Reichsetat, Aus dem — für 1896/97. Seite 3.
Sachsens Staatseisenbahnen, Die schmalspurigen — 317, 329, 340, 350, 367, 376, 386, 399.
Sachsen, Zur Frage der Eisenbahn-Neuorganisation in — 538.
Sächsische Staatseisenbahnen, Eine Verwaltungs-Neuordnung bei den — in Sicht? 87, 157.
Segelschiff, Das — 170, 198, 210, 222, 234, 270.
Simplontunnel, Der — 100.
Sommerfahrplan, Vom — 236.
Sonntagsruhe, Die hygienische Bedeutung der — 11.
Spar- und Vorschuß-Verein der badischen Eisenbahnbeamten. 387.
Strafvollzug, Vom — in Fällen der fahrlässigen Eisenbahn-Transportgefährdung. 53, 328.
Unterstützungen, Stellenzulagen und Beihilfen. 521.
Verdingungswesen, Unser — 509.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jubiläumsfeier des — 337, 362.
Vereinfachung in der Fahrkarten-Prüfung zur Verhütung von Unterschleifen. 327.
Verkehrs-Aufgaben. 146, 158.
Preußen. Vom preußischen Eisenbahnwesen. 209.
Verkehrs- und Winterhafen, Der neue — zu Dresden. 135.
Wagenmangel u. Wagenausnutzung. 350, 431, 441, 453, 465, 474.
Wenn zwei dasselbe thun .... 258.
Wirthschaftlichkeit beim Eisenbahn-Betriebe. 270, 285.
Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches, Jubiläum zur — 21.
Württemberg. Zur Frage der Heranbildung eines tüchtigen Eisenbahn-Beamtenstandes. 429, 443.
Zum neuen Jahre! 1.
Zur Kautionsfrage (Eingesandt). 599.

Ausland.

Belgien. Eisenbahn-Freimarken. 403.
Eisenbahnnetz, Das — auf der Insel Ceylon. 403.
England. Die größte Aktiengesellschaft der Welt. 261.
Frankreich. Die Dienstzeit der Eisenbahn-Beamten. 225.
— Versetzung der Staatsbahn-Beamten in den Ruhestand. 161.
Nordamerika. Aus dem Jahresberichte der zwischenstaatlichen Handelskommission. 390.
Norwegen. Die interessanteste Gebirgsbahn. 573.
Oesterreich. Beamtengehaltsregulierung. 102.
— Der neue Eisenbahn-Minister, Herr von Guttenberg. 56.
— Neuorganisation der österr. Staatseisenbahn-Verwaltung. 369.
Schweden. Bahnbau. 402.
Schweiz. Eine Preisaufgabe. 549.
— Fortsetzung der Statistik der europäischen Eisenbahnen. 57.
— Von der Gotthardbahn. 402.
— Von der Jungfraubahn. 250.
— Verstaatlichung d. Schweizerischen Eisenbahnen. 57, 80, 112, 249.
— Zur Lohnbewegung der Eisenbahn-Angestellten. 57, 102, 137.
Ungarn. Die Erhöhung der Zonentarife. 57.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Achsbrüche auf den Vereinsbahnen im Jahre 1894. 296.
Ausbildung zum maschinentechnischen Kontroleur. 445.
Baden, Höllenthalbahn. 14.
— Verhandlungen des Landtages über das Eisenbahnbudget. 211.
Bahnsteige, Das Erforderniß hoher — 124, 149.
Bahnsteigsperre, Von der — 445.
Bayern, Bahnsteigsperre in — 238.
— Die Sonntagsruhe im Güterverkehr. 68.
— Eine Verfügung in Betreff des Staatsbahnpersonals. 572.
— Eisenbahn-Wagenzählung. 173.
— Etwas von der Eisenbahn. 388.
— Güterzugslokomotiven, Neue — 68.
— Post und Eisenbahn. 189.
— Truppen-Beförderung in Eilzügen. 238.
— Ueber Einführung von Kleinbahnen. 14.
— Umwandlung der Stationen in Haltestellen. 55.
— Weibliche Zugbedienstete. 601.
Beleuchtung, über die elektrische — und die preußische Eisenbahn-Verwaltung. 112.
Betriebssicherheit auf den preußischen Staatseisenbahnen. 422.
Desinfektion und staubfreie Luft in den Personenwagen. 388.
Drahtseilpost, Elektrische — 111.
Eisenbahnfahrkarten, Die Ausnützung der — zu Reklamezwecken. 13.
Elsaß-Lothringen. Die Einführung der Tausend-Kilometerhefte. 69.
— Sechs neue Eisenbahnlinien. 488.
Fahrkartenkonferenz, Die europäische — 600.
Feldtelephon im Eisenbahndienste. 4.
Fiskalismus und Eisenbahnwesen. 513.
Frachtsätze für Reisegepäck. 445.
Güterverkehr und Güterwagenbestand der preußischen Staatsbahnen. 68.
Hamburg. Zur Bahnhoffrage. 500.
Hessischen Ludwigsbahn, Die Verstaatlichung der — 14, 49, 351.
106 Kilometer in der Stunde. 271.
Internation. Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr. 55.
Ist die Benutzung einer anderen Fahrklasse strafbar? 513.
Neuorganisation der preuß. Staatsbahnen, Fehler bei der — 368.
Personentarife, Einheitliche. 35.
Neuer Schnellzug Berlin-Mailand über Stuttgart. 559.
Preußen. Ausführungsverordng. 2c. über Beseitigung von Ansteckungsstoffen. 446.
— Die Ausrüstung der Personenwagen vierter Klasse mit Sitzbänken. 68.
— Die Befugniß zur Ertheilung freier Eisenbahnfahrt 2c. 249.
— Besuch der Nürnberger Ausstellung. 238.
— Die Gütertarifermäßigung. 547.
— Die Klagen über Wagenmangel. 513.
— Eingesandt. 271.
— Einnahmen aus Bahnsteig- und Platzkarten im Betriebsjahre 1894/95. 49.
— Grundsätze für die Reise- und Umzugskosten. 306.
— Güterwagen, Heizbare. 4.
— Sonntagsruhe im Güterverkehr. 488.
— Statistisches über die Ergebnisse der Staatsbahn-Verwaltung im Betriebsjahre 1894/95. 35.
— Stellvertretung von Eisenbahn-Betriebs-Beamten betr. 188.
— Ueber die Vertheilung der Betriebsüberschüsse. 513.
— Ueber eine Neuorganisation des gesammten Stations- und Expeditionsdienstes. 271.
— Uebertritt von Militärpersonen in den Lokomotivführerdienst. 445.
— Vergebung von Lokomotiven. 49.
— Verhandlungen betr. Begebung von 12000 Güterwagen. 13.
— Verminderung des Schreibwerks. 238, 446.
— Vollbahnbetrieb, Der elektrische — 468.
— Wiederaufnahme von Arbeitern in der Eisenbahnverwaltung. 500.
— Zur Frage eines Centralbahnhofes in Leipzig. 68.

Digitized by Google

Preußen. Zur Verhütung des Wagenmangels. 388.
Reformen im preußischen Eisenbahndienste. 13.
Rheinprovinz. Einweihung der preußisch-bayerischen Staatsbahn Odernheim-Lauterecken. 500.
Rückfahrkarten IV. Klasse. 445.
Sachsen. Abtransport der Truppen. 488.
— Bahnsteigsperre. 548.
— Einführung von Monatsfahrkarten. 248.
— Eisenbahnlinie Zittau-Nikrisch. 149.
— Neue Rangirbremse. 514.
— Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe. 48, 80.
— Verleihung der Staatsdiener-Eigenschaft an die Staats-Eisenbahn-Beamten ꝛc. 189.
— Zu dem Unfall in der Nähe von Glauchau. 539.
— Zur Frage einer Neuordnung der Eisenbahn-Verwaltung (Eingesandt). 189.
Schlafwagen, Neue. 4.
Schmalspurige Eisenb. in Deutschland. 259.
Schnellzugs-Verbindung München-Hamburg. 331.
Sonntagsruhe im süddeutschen Güterverkehr. 202.
Staatsbetrieb und Musterbetrieb. 23.
Tarif, Ein neuer — für Beschädigungen an Personenwagen. 12.
Trinkwasser auf den Eisenbahnstationen. 36.
Ueber die Stellung des Handelsgesetzbuches. Zum Personenverkehr auf den Eisenbahnen. 600.
Ueberschüsse der preußischen Staatseisenbahnen, Ueber die Verwendung der — 475.
Verbilligung der Personen- und Gepäcktarife. 79.
Wagenmangel, Zur Frage des — 22, 47, 78, 111, 559.
(Siehe auch unter „Hauptartikel".)
Württemberg. Beschaffung von Geldmitteln für Eisenbahnbauten und für außerordentliche Bedürfnisse der Eisenbahn-Verwaltung. 136.
— Betriebsergebnisse 1894/95. 149.
— Die Stuttgarter Umgehungsbahn. 548.
— Leichenbeförderung. 210.
— Zwangs-Enteignung. 49.
Zollfreiheit für nicht zur Ablieferung gelangte Bahnsendungen. 445.

Erzählungen und Schilderungen.

Am Fahrkartenschalter. 286.
Das Kellerfest. 374.
„Der süße Fratz." 258.
Die Brautnacht. 2, 12, 22, 34, 47, 54.
Ihre Badereise. 110, 122.
Kaiserfamilie, Die österreichische — auf der Reise. 454.
„Peppo." 316, 328, 338.
Sein einziger Feind. 294.
Ueberlandbahn, Eine europäische — 413.
Verkehrs-Institut, Ein modernes — 362.
Zu den Spezialitäten der Berliner Gewerbe-Ausstellung. 398, 410.
Zweimal zwei gleich fünf. 69.

Gedichte.

Bahnsteigsperre. 113.
Bundeslied. 603.
Der Altenbock. 549.
Der „Zug der Zeit". 562.
Die Schmalspurbahn. 585.
Frühlingsahnung. 126.
„Nach der Schlacht." 137.

Humoristisches.

Ah so!! 390.
Auf dem Bahnsteig. 49.
Bauernschlauheit. 402.
Die beleidigte Güterexpedition. 49.
Die glücklichsten Menschen. 549.
Gemüthlich. 161.
Gonversazjohn. 489.
O, diese Fremdwörter. 49.
O weh! 161.
Reparaturen. 38.
Sekundärbahngeschichten. 319.
Seine Ansicht. 319.
Sein letzter „Grand"! 562.
Verschiedene Beschwerden. 549.

Literarisches.

5, 6, 16, 26, 39, 101, 138, 150, 175, 250, 289, 320, 343, 353, 378, 461, 478, 563, 603.

Patent-Liste.

16, 92, 460, 478, 514, 563, 603.

Personalnachrichten.

Baden. Baudirektor Goßweiler †. 573.
Einer der ältesten Eisenbahner. 201, 213.
Kaspereit, Kgl. Eisenbahn-Stations-Vorsteher zu Köpenick. 460.
Pohley, Güterexpeditions-Vorsteher, 40jährige Amtsthätigkeit. 307.
Preußen. Vakanz im Ministerium der öffentl. Arbeiten, besetzt durch Ministerialrath Fleck. 488.
Sachsen. Oberwerkführer Kleine †. 573.
— Schreyer, Cölestin, Bahnhofs-Inspektor I. Kl. 113.
— Strick, Ch., Oberfinanzrath †. 160.
— Suplie, Albert, Stat.-Vorsteher in Zehlendorf. 125.
— Diätist Franz Thalheim. 528.
— Ulbricht, Joh. Ferdinand, Rechnungsrath. 403.
— Vogel, Bahnhofs-Inspektor zu Oberneukirch. 125.
— von Oër, C. Theobald Freiherr †. 190, 200.
Württemberg. Baudirektor Morlok †. 190.
Aus Württemberg. 260.

Post- und Telegraphenwesen.

Bayern. Klopferapparate. 414.
Das Telephon im Dienste der Kirche. 211.
Internationaler Post- und Telegraphen-Kongreß. 211.
Telephonanstalten zwischen Stuttgart und Nürnberg. 125.

Prüfungswesen.

Baden, Fragen aus der Assistenten-Prüfung. 125, 137, 149, 160, 305, 318, 351, 368. — Berechtigung zur Prüfungsaufgabe Nr. 1 auf Seite 351.
Befähigungsnachweise für die Beamten der K. K. österreichischen Staatsbahnen. 351.
Preußen, Vorprüfung. 56.
Prüfungszeugnisse in Amerika, 456.
Sachsen, Aufgaben zur schriftlichen Prüfung für die Stelle eines Betriebssekretärs. 15.
Sachsen. Prüfungsaufgaben für die Stelle eines Betriebssekretärs. 601.
Sachsen (Eingesandt). 305.
Sachsen. Prüfungsaufgaben für die Stelle eines Bureau-Assistenten. 560.
Sachsen. Prüfungsaufgaben für die Stelle eines Stations-Assistenten II. Classe. 487, 584.
Sachsen. Prüfungsaufgaben für die Stelle eines technischen Betriebssekretärs. 548.
Ueber Erkundigungen nach der Zusammensetzung der Prüfungskommissionen bei der Post. 173.
Württemberg. Höhere Eisenbahndienstprüfung. 401, 414.
Württemberg. Niedere Eisenbahndienstprüfung. 377, 389.
Württemberg, Studienkurs für den höheren Verkehrsanstaltendienst. 14.

Rechtsprechung und Gesetzgebung. Gerichtliches.

Das Eisenbahnunglück bei Hattingen. 341.
Dauerfahrkarten, Zur Kontrole der — 124.
Ein neuer Beleg für die Nothwendigkeit besonderer Eisenbahngerichte. 287.
Ein Prozeß von besonderer sozialpolitischer Bedeutung. 171.
Eisenbahn-Polizeibeamte. 223.
Eisenbahnunfall auf einer Nebenbahn. 500.
Entscheidung, Eine bemerkenswerthe. 368.
Fahrkartenunterschleife. 237.
Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes. 54, 67, 124, 147, 148, 172, 189, 200, 295, 330, 400, 446, 460, 487, 499, 513, 524, 548, 560, 583.
Frankfurter Schaffnerprozeß, Mit Bezug auf den — 288.
Fremde Bahnbeamte in Deutschland unterliegen den Bestimmungen für deutsche Bahnbeamte. 23.
Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes. 595.
Gilt das Frachtbriefduplikat als eine Beweisurkunde Dritten gegenüber? 432.
Haftpflicht der Eisenbahn beim Umwegtransport von Thieren. 411.
Hat die Eisenbahnverwaltung die Pflicht, die Schranken der Bahnübergänge ausreichend zu beleuchten? 468.
Ist eine mit der Eisenbahn reisende Person verpflichtet, die für sich gekaufte und benutzte Eisenbahn-Fahrkarte vor Einlauf in die Bestimmungsstation und vor Verlassen des Bahnzuges an den Schaffner abzugeben oder nicht? 90.
Prozeß gegen eine Anzahl von Schaffnern der hessischen Ludwigsbahn. 423, 487.
Rechtshilfsfrage, Zur — (Eingesandt). 3.
Urkundenqualität der Bahnsteigkarten, Die. 525.
Verantwortlichkeit des Stations-Beamten. 295.
Vergehen im Amte. 499.
Versehen, Ein eigenthümliches. 411.
Vom Strafvollzug in Fällen fahrlässiger Eisenbahn-Transport-Gefährdung. 136.

Technisches.

Aluminium, Ueber das — und seine Verwendung. 272, 573.
Brücke, Eine eigenartige. 225.
Durchlaß-Automaten, Ueber den. 38, 69.
Eisenbahnsignal, Ein neues. 459.
Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen. 90.
Erprobung der alten Eisenbahnbrücke über die Emme. 561.
Fernsprechapparate für militärische Zwecke. 423.
Fernsprecher im fahrenden Wagen. 272.
Feuerung, Eine rauchverzehrende. 4.
Gasuhren, Einfrieren der. 81.
Funkenfänger für Lokomotiven. 4, 224.
Hemmschuh, Leichter und stabiler. 477.
Komprimirte Luft zur Reinigung von Eisenbahn-Wagen. 261.
Kuppelung, Selbstthätige — für Eisenbahn-Fahrzeuge. 412.
Oberbau, Ueber die gegenwärtige Verbreitung des eisernen — 526.
Oberbau, Verstärkung des — bei den österr. Staatsbahnen. 573.
Oesterreich. Feste Handgriffe an Stelle der Nothketten. 331.
Petroleum-Kochapparat, Ein neuer. 81.
Petroleumrückstände als Heizmaterial. 69.
Rangirsignale, Ueber. 527.
Rathgeber-Automat für Eisenbahn-Fahrangelegenheiten. 189.
Sachsen. Behördliche Kontrole über den elektrischen Betrieb. 402.
Selbstthätige Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge. 560.
Telephonische Verbindung zwischen einem Eisenbahnzug und den zunächst liegenden Stationen. 69.
Tropenbahn, Eugen Langens. 458.
Unfälle, Die — im Werkstättenbetriebe der Eisenbahnen. 249.
Verbund-Schnellzugsmaschine. 249.
Versuche mit einem neuen Eisenbahnsignal. 402, 425.
Verwendung der elektrischen Kraft im Eisenbahn-Betriebe. 527.
Verwendung einer elektrischen Rangirmaschine. 477.
Wandern der Schienen. 561.
Wasserstands-Apparat mit Selbstschluß. 476.
Weichenstellhebel. 526.

Vereinswesen.

Baden, Unterstützungs-Verein. 601.
Bayrischer Verkehrs-Beamten-Verein. 260.
Inwieweit können die Befugnisse der wirthschaftlichen Vereinigungen von Beamten überschritten werden? 500.
Schweiz. Delegirtenversammlung. 249.
Spar- und Vorschuß-Verein für die Badischen Staats-Eisenbahn-Beamten. 117.
Sterbekassen der Beamten, Ueber — 512.
Ueber den VI. Verbandstag Dtschr. und Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Vereine. 341.
Verein der Eisenbahn-Arbeiter. 548.
Verein der Reichs-Eisenbahn-Beamten. 301.
Verein deutscher Eisenbahnärzte. 477.
Verein Deutscher Eisenbahn-Werkmeister. 513.
Versammlung d. Bahnärzte Bayerns und Badens. 368.

Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten.

Auf dem Rangirbahnhofe. 388.
Baden (Eingesandt). 341.
Baden. Zum Kleiderkassenreglement. 174, 223.
Bayern. Adjunktenprüfungen und Anstellung. 80.
— Im bahnärztlichen Dienste der Staatsbahnen. 174.
— Kürzung der Nebenbezüge der Unterbeamten der Verkehrs-Anstalten. 476.
— Ueber die Benennungen (Titel) der Eisenbahnbeamten. 36.

Digitized by Google

Beamtenwohnungen. 599.
Dienstzeit der Eisenbahnbeamten, Einige Worte zur — (Eingesandt aus Baden). 512.
Durchschnittsgehalte, Ueber die — der deutschen Eisenbahnbeamten und Arbeiter. 512.
Eingesandt. 524, 539.
Ein Urtheil über die schweizerischen Eisenbahn-Beamten. 437.
Eisenbahnarbeiterfrage. Zur — 467.
Fürsorge für die Wittwen und Waisen der preußischen Staatsbeamten. 498.
Mecklenburg. Normal-Besoldungs-Etat für die Großh. Eisenbahn-Verwaltung. 572.
Nachtdienst-Entschädigung bei den Post- und Telegraphen-Beamten in Frankreich. 487.
Preußen. Bessere Vorbildung im höheren Verwaltungsdienst. 458.
— Die Bittschriften der Eisenbahn-Beamten vor der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses. 148.
— Die Erhöhung der Beamtengehälter. 296.
— Dienstzeit der vormaligen Privatbahnbeamten. 102.
— Musterung der Uniformstücke der Eisenbahn-Beamten. 37.
— Ueber die Gehaltsfrage. 446.
— Aufbesserung der Beamten-Besoldungen. 110, 201, 330.
— Ueber Weihnachtsgratifikationen. 24.
— Verbot gewerbsmäßiger Nebenbeschäftigung. 23.
— Zur Gehaltsaufbesserung der Beamten. 368, 377, 400, 410, 487, 571.
Reichs-Eisenbahnen. 331.
Sachsen. Die Nachzahlungen zur Pensionskasse der Staatsbahn-Beamten. 80.
— Stations-Assistenten II. Klasse. 174.
— Ueber die Häufigkeit, Dauer und Art der Erkrankungen der Beamten der Kgl. Staatsbahnen. 56.
— Eisenbahn-Personenetat. 135.
— Zur Uniformfrage für die Expeditionshilfsarbeiter. 213.
Sonntagsruhe, Von der — (Eingesandt). 37.
Sonntagsruhe betr. (Eingesandt). 248.
Stempelpflicht der Kautionsabtretungen in Preußen. 446.
Wider die Amtskautionen. 466.
Wohnungsgelder der Reichsbeamten. 583.
Zahlung der Miethe vor dem Fälligkeitstage. 102.

Vermischtes.

Abenteuer, Ueber ein lustiges, — zweier Reichstags-Abgeordneten. 603.
Affe, Der — auf der Bahnstrecke. 125.
Am Fahrkartenschalter. 126.
Anerkennung. 574.
Anonyme Briefe. 103.
Anstellung der Stationsvorsteher und Lokomotivführer in Frankreich. 446.
Anwendung von Spiegeln, um Schiffe unsichtbar zu machen. 38, 49.
Alter, Das — der preußischen Minister. 38.
Arbeitszeit, Die — bei den verschiedenen Nationen. 403.
Aus Baden. Aus Anlaß des 70. Geburtstages des Großherzogs Friedrich von Baden veranstaltete Fest in Karlsruhe. 488.
— Die Störungen des Bahnbetriebes durch Hochwasser. 149.
Auszeichnungen anläßlich der 50jährigen Jubelfeier des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. 369.
Bahnfrevel. 238.
Bahnhofs-Automaten, Berechtigte Klagen über — 238.
Bahnhofdiebe. 70.
Bahnhofsspritze als Retterin. 162.
Bau des größten Tunnels der Welt. 273.
Bayern. Das Bremspersonal des Zuges 1827. 477.
Bayern. 25jährige Dienstjubiläen. 477.
Bayerischer Partikularismus! 458.
Beamter, Ein strebsamer — 331.
Beförderungs-Ordnung, Zur Feststellung einer Eisenbahn- — für Friedens- und Kriegszeiten. 307.
Begebenheit, Eine schreckliche — 478.
Besonnene That. 489.
Blindfahrer, Ein professionsmäßiger — auf der Eisenbahn. 549.
Blitzschlag in Eisenbahnschienen. 320.
Brand. 38.
Brand eines Eisenbahnwagens. 352.
Brand eines Postpacketwagens, Ueber den — 5.
Briefkouverte mit Sicherung gegen die Röntgen-Strahlen. 213.
Dank. 6.
Dauer der eisernen Bahnbrücken. 447.
Dem Erfinder unterirdischer Kabel William Gordon in Rhode Island. 514.
Der Bär im Packwagen. 16.
Der „Herr Stationschef". 273.
Der Hund im Zeichen des Verkehrs. 14.
Der Kaiser und das Kleinbahnwesen. 103.
Deutsche und englische Kohle im Wettbewerb. 297.
Deutscher Bahnbau im Auslande. 501.
Deutschlands zweite Bergschwebebahn. 289.
Die preußische Eisenbahn-Verwaltung und die Eisenbahnarbeiter-Bewegung. 433.
Dynamit-Explosion in einer Lokomotive. 15.
Eigenthümlicher Unfall auf einer elektrischen Bahn. 574.
Ein braver Mann. 390.
Ein Bubenstück. 15.
Ein Eisenbahn-Rowdy. 113.
Ein Eisenbahnzug durch einen Bergsturz verschüttet. 200.
Ein Juniabend in der Berliner Gewerbe-Ausstellung. 308.
Ein Neger über unseren Kaiser. 378.
Ein Original. 161.
Ein Packet, das davon lief. 353.
Ein Vorläufer der Eisenbahn. 250.
Eine Fahrt auf dem Puffer. 104.
Eine gruselige Geschichte. 434.
Eine Neuerung im Eisenbahnwesen. 603.
Ehre, dem Ehre gebühret. 272.
Ehrende Anerkennung. 26.
Eilzugssturm, Der — 38.
Elektrische Lokomotive. 113.
Engländerin, Eine naive — 80.
Entfernung der elektrischen Luftleitungen in Amerika. 415.
Erinnerung eines Feld-Eisenbahn-Beamten. 331.
Erweiterung der Fahrbegünstigung für die Familienangehörigen der Eisenbahn-Bediensteten in Oesterreich. 447.
Es lebe der Reservemann. 478.
Eisenbahn auf die Jungfrau. 137.
Eisenbahnbäder. 460.
Eisenbahn-Beamte als Erfinder. 262.
Eisenbahnbrigade als Wohlthäterin. 91.
Eisenbahnbrücken Europas, Die höchsten steinernen — 602.
Eisenbahntruppe, Die preußische — 602.
Eisenbahn, Die nördlichste — Europa's. 262.
Eisenbahn, Eine riesenhafte — 447.
Eisenbahn-Fahrkarten, Imitirte — 69.
Eisenbahnfrevel. 460.
Eisenbahnregiment, Das, Nr. 1. 319.
Eisenbahn-Sanitätskorps in Oesterreich. 584.
Eisenbahnschnupfen. 91.
Eisenbahnhochschule in Nordamerika. 561.
Eisenbahnsignale, Fühlbare — 103.
Eisenbahn-Unfall, Ein eigenthümlicher — 262.
Eisenbahn-Unfall, Ein entsetzlicher — 332.
Eisenbahnunfall, Ein schwerer — 202.
Eisenbahnunglück, Das — auf der Linie Koliko-Lekko. 468.
Eisenbahnverkehr Deutschlands. 91.
Eisenbahnwagenkirche, Eine — 369.
Eisenbahnwagenmangel in Rußland. 528.
Eisenbahnzusammenstöße als Schaustücke. 447.
Eisenbahnen, Die — Deutschlands, Englands und Frankreichs. 103.
Eisenbahnen in China. 38, 81.
Fahrzeit der Eisenbahnzüge von New-York nach San Franzisko. 14.
Farbenblindheit bei Seeleuten. 161.
Farbenunterscheidungs- und Hörvermögen der preußischen Eisenbahnbediensteten. 478.
Fahrkartenkoupirens, In Betreff des — während der Fahrt. 477.
Fahrt in den Himmel. 502.
Fracht-Kuriosium. 468.
Frage, Eine schwierige — 38.
Frankfurter Fahrkarten-Unterschlagungen. 161.
Funkensprühen einer Lokomotive. 320.
50jähriges Jubiläum des Vereins Deutscher Eisenb.-Verwaltungen. 307.
50jähriges Bestehen der Eisenbahnlinie Leipzig-Hof. 261.
Gebirgsbahn in Indien. 92.
Gefahr, In einer eigenthümlichen — 477.
Gepäckdienst, Vom — 549.
Gerichtsdeutsch. 69.
Geschwindigkeit der Elektrizität. 342.
Geschwindigkeit, Die höchste — auf dem Meere. 81.
Hinderniß, Ein unerwartetes — auf der Strecke. 527.
Hinterbliebenen-Kasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine. 238.
Hofzug, Der neue — des oesterreichischen Kaisers. 331.
Hofzug, Der neue — für den Präsidenten der französischen Republik. 540.
Hofzug des Zaren. 150.
Hund, Der — als Postbote. 149.
Jarrabaumholz zu Telegraphenstangen. 514.
Immer dasselbe. 528.
Infolge eines Radreifenbruches. 502.
Interessante Entdeckung. 238.
Internationales Uebereinkommen, über den Eisenbahnfrachtverkehr. 137.
In unserer Zeit der Vielschreiberei. 502.
In vierzig Tagen um die Erde. 226.
Jubiläum der Gölzschthalbrücke. 273.
Jubiläum einer der ältesten sächsischen Eisenbahnen. 57.
Kabel, Das vierte — zwischen Deutschland und England. 238.
Kabelkönig, Der — †. 342.
Kabelverbindung zwischen Spanien und Kuba. 201.
Kodex, Der — für die „eisenbahnmäßige" Schulung des Eisenbahnpersonals. 296.
Kollegialität, Ein Hoch der — 343.
Kollegialität, Etwas von der — 125.
Kriegserinnerung. 15. 57.
Kriegsgedenkfeier der Deutschen Eisenbahn-Beamten. 112.
Längste, ohne Aufenthalt durchfahrene Eisenbahnstrecke. 112.
Lebensdauer der Lokomotiven. 447.
Lohnerhöhung für preußische Eisenbahnarbeiter. 602.
Lokomotivenbau in Japan. 459.
Lokomotiven, Die neuen — der St. Gotthardbahn. 5.
Lokomotiv-Explosionen. 489.
Lokomotivführer und Heizer in Argentinien. 378.
London, Ueber das Anwachsen der Riesenstadt — 25.
Luftballon-Bergbahn. 403.
Marc Twain im Rauchkoupee. 478.
Massenuntersuchung wegen Fälschung von Eisenbahnkarten. 50.
Milliarden. 602.
Militär-Telegraphenwesen. 70, 341.
Militärtransporte auf den Eisenbahnen in Frankreich. 584.
Mißstände auf Reisen in Italien. 297.
Nationalitätenstreit, Der — in Böhmen. 342.
Neue Bahnen. 5.
Neunstündige Arbeitszeit bei den Werkstättenarbeitern der badischen Bahnen. 527.
Noch ein Verein. 137.
Ortsbestimmung, Schwierige — 81.
Portier als Orgelspieler. 26.
Post, Die englische — nach Indien, China und Australien. 414.
Post-Motorwagen. 342.
Prämiirung nützlicher Erfindungen. 307.
Preisausschreiben. (Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.) 502.
Preisvertheilung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. 319.
Preußen, Vorlage betreffs der Hessischen Ludwigsbahn im preußischen Landtage. 468.
Preußisches Abgeordnetenhaus. 90.
Rath. 213.
Raubanfall auf einen Eisenbahn-Beamten. 460, 489.
Rechtsschutzsache, Zur — 488, 584.
Reichseisenbahnen, Die — in Elsaß-Lothringen. 238.
Reklame, Taktlose — 489.
Rettungsthat, Belohnte — 57.
Riesenbrücken. 162, 200, 307.
Riesen-Drahtseilbahn, Eine — 289.
Riesenlokomotive, Elektrische — 342.
Rückzahlung des im Voraus empfangenen Gehaltes, Die Verpflichtung eines Beamten zur — 15.
Rußland, Tarife für Waaren etc. 214.
Sammelverkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands. 425.
Sängerfahrt, Eine — im großen Stile. 213.
Schauspiel eines Bahnzusammenstoßes. 298.
Schiffsunfälle an den deutschen Küsten. 70.
Schiffsverkehr, Telegraphischer — 342.
Schnellzug ersten Ranges, Ein — 352.
Schrecklicher Tod. 352.
Sein eigenes Kind. 477.
Sicherheit des Reisens auf englischen Eisenbahnen. 273.
„Signal-Korps", Das — in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. 352.
Sonntagsruhe der Stationsvorsteher in Frankreich. 489.
Starke Nerven. 378
Stenographisches. 161.
Stoßseufzer eines schwäbischen Bahnwärters. 574.
Stufenbahn, Die — auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung. 261.
Telegraphenapparat, Neuer — 274.
Telegraphenlinien der Welt. 273.
Telegraphie ohne Drähte. 601.
Telephonapparat, Versuche mit einem neuen — 415.
Truppentransporte. 390.

Digitized by Google

Ueberfahren und sofort getödtet. 332.
Ueberraschender Aufschluß. 574.
Uebung im Aus- und Einparkiren von Truppen in Bayern. 319.
Undank ist der Welt Lohn. 352.
Unfälle. 5, 25, 81, 320, 352, 378, 390, 403, 433, 562.
Unfälle auf Sekundärbahnen. 112.
Unfallgefahr, Ueber die — auf deutschen und englischen Bahnen. 403.
Unfallversicherung, Der Segen der — 274.
Ungarische Eisenbahnschule. 91.
Unglücksfälle, Die Zahl der jährlichen — auf engl. Bahnen. 113.
Unglücksmensch, Ein — 502.
Unlauteres Geschäftsgebahren eines Handlungsreisenden. 514.
Untergrundbahn Waterloo-City in London. 202.
Urheber, Der — des großen belgischen Eisenbahnunglücks. 57.
Verbandkasten im Postdienst. 103.
Verbot von Sammlungen zu Jubiläumsfeiern. 602.
Verbrettung der verschiedenen Sprachen Europas 80.
Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen. 540.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und die Berliner Stadtverordneten. 91.
Vereinfachung des Eisenbahndienstes. 161.
Vereinigung, Eine gewerkschaftliche — der Eisenbahnarbeiter Hamburgs. 584.
Verfügung gegen nicht deutsch sprechende Bedienstete. 562.
Vergleich der Schnellzugsgeschwindigkeit auf preußischen und englischen Eisenbahnen. 225.
Vergnügungsreise mit Hindernissen. 201.
Verhalten der finländischen Bahnen bei der russischen Krönungsfeier. 320.
Verhältniß, Das — zwischen der Land- und der Stadtbevölkerung. 81.
Verkehrskuriosum. 81.
Verladen von Truppen auf Eisenbahnen. 201.
Verminderung des Schreibwerks. 103.
Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn. 190.
Verunglückt. 25, 38, 50, 57, 149, 262, 477.
Verwandlung, Die erste — einer Vollbahn mit Dampflokomotiven in eine solche mit elektrischem Betriebe. 308.
Verwendung von Margarine in den Bahnhofswirthschaften. 562.
Veteranin im Eisenbahndienst. 468.
Vollbahn, Die erste elektrische — in Deutschland. 238.
Vorortverkehr amerikanischer Städte. 91.
Vorrichtung zum Schmelzen des Schnees auf Dächern. 15.
Vorschule für Eisenbahnbeamte zu Altenberg im Erzgebirge. 137.
Wagen, Zur Geschichte der — 58.
Wagendeichsel, Die verkannte — 125.
Was kostet den Londoner Eisenbahn-Gesellschaften der Nebel? 549.
Weibliches Zugspersonal. 112.
Weil er den Zug versäumte. 103.
Wem gehört Nordamerika? 103.
Wenn einer eine Reise thut. 584.
Wettkampf, Ein interessanter — zwischen einer elektrischen und einer Dampflokomotive. 212.
Wie die Bahnen dem Bauer dienen sollten. 514, 527.
Wie Geschichten entstehen. 25.
Wie vielerlei Räthe es giebt. 175.
Winke, Einige — für die Besucher des VI. Verbandstages. 298.
Winterschutzkleider für das bayerische Zugspersonal. 549.
Württemberg. Eröffnung neuer Bahnlinien. 468.
Zehn Gebote für Eisenbahn-Reisende. 137.
Zugsgeschwindigkeit, Die größte — in Europa. 261.
Zwangsversteigerung einer Eisenbahn. 150.
Zweckentsprechend. 378.

Vereinsnachrichten.

Bewegung, Die — in der österreichischen Eisenbahnbeamtenschaft. 449.
Der Allgemeine Oesterreichische Eisenbahn-Beamtentag. 481.
Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover, Generalversammlung vom 10. Mai betr. 230. — Bericht der General-Versammlung 241. — Kaiser-Geburtstagsfeier der Eisenbahn-Beamten 61. — Betr. die Firma-Aenderung 141, 153, 177. — Eingesandt betr. General-Versammlung 178. — Statistisches 29. — Geschäftsbericht 218, 229.
Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein und die Bureaubeamten. 505.
Die Aufgaben des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins. 277.
Zur Frage der Umnennung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins. (Eingesandt aus Baden). 205, 217.
— Ortsbezirk Berlin 9, 29, 61, 62, 129, 194, 265, 277, 589. — Ortsverein Braunschweig 9, 30, 41, 62, 85, 117, 130, 253, 279, 322, 461. — Bezirk Bremen 19, 29, 62, 73, 130, 207. — Ortsgruppe Cüstrin 406. — Ortsverein Goslar 9, 73. — Ortsgruppe Guben 437. — Ortsverein Halberstadt 41, 107, 130, 181, 195, 494. — Bezirk Halle a. S. 117, 346, 506. — Ortsgruppe Herbesthal 19, 62, 218, 346, 554. — Bezirksverein Illowo 96, 254. — Bezirk Magdeburg 29, 62, 73, 96, 130, 180, 563. — Ortsverein Meppen 41. — Bezirksverein Nakel 85, 219, 553, 604. — Ortsbezirk Oschersleben 219, 312. — Bezirk Schneidemühl 30, 312. — Ortsgruppe Weißenfels 265. — Station Weißwasser 180. — Bezirk 20 Wittenberg 62, 96, 553. — Ortsgruppe 168 Wittenberge 19, 219. — Bezirk Staßfurt 604.
Eingesandt: Sterbekasse des „Vereins der Mittleren". 418.
Eisenbahn-Beamten-Verein Darmstadt 290, 336.
Herr Bennewitz als Vertheidiger der „Wochenschrift für Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrsbeamte. 417.
Hessischer Eisenbahn-Beamten-Verein 42, 254, 314, 407.
Hessischer Landesverein der Eisenb.-Beamten. Bezirksvereine Hessen-Nassau, Rheinhessen, Starkenburg 494.
Landesverein der Reichseisenbahn-Beamten in Els.-Lothr. Bezirksverein Straßburg 42, 63, 95, 141, 301, 336, 483, 590. Jahresbericht 166, 178. — Hagenau 384. — Bezirksverein Metz 407, 590. — Bezirksverein Mülhausen 346. — Gründung des Bezirks-Vereins Saargemünd 384.
Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten 313. — (An die Lauen und Flauen) 181, 231. — Bezirk Aalen 30, 517. — Bezirksverein Aulendorf 517. — Bezirk Cannstatt 20, 231. — Bezirksverein Crailsheim 42, 97, 279. — Bezirk Friedrichshafen 30. — Bezirksverein Horb 20, 254, 438. — Bezirk Ludwigsburg 107. — Bezirk Mühlacker 369, 438, 554. — Bezirksverein Rottweil 254. — Bezirk Stuttgart 279, 554. — Eingesandt aus Stuttgart 265. — Bezirk Tübingen 242, 406, 506, 604. — Bezirk Ulm 19, 554.
Verein der Beamten der Kgl. Sächs. Staatseisenb. Hofrath Johann, Ferdinand Ulbricht 469. — Feier der X. Abgeordneten-Versammluug: Chemnitz 206. — Betr. Ehrenmitgliedschaft 312. — Zum 10. Jahres- und Kassenbericht 193. — Ortsgruppe Bautzen 322. — Ortsgruppe Bodenbach 231, 483. — Ortsgruppe Borsdorf 96, 142. — Ortsgruppe Chemnitz 132. — Ortsgruppe Crimmitschau 19, 117, 154, 181, 279, 335, 406, 438. — Bezirk Dresden 241, 346. — Ortsgruppe Dresden 194. — Ortsgruppe Ebersbach 97, 220. — Ortsgruppe Flöha 154, 313, 346, 517. — Ortsgruppe Freiberg 142. — Ortsgruppe Herlasgrün 290. — Ortsgruppe Hof 242. — Ortsgruppe Klingenthal 438. — Bezirksverein Leipzig 85, 131, 219. — Ortsgruppe Lugau 241. — Ortsgruppe Meerane 279. — Ortsgruppe Meißen 63. — Ortsgruppe Mittweida 230. — Ortsgruppe Neuhausen i. S. 117. — Ortsgruppe Neustadt i. S. 142, 207. — Ortsgruppe Nossen 97. — Ortsgruppe Oelsnitz i. V. 97, — Ortsgruppe Olbernhau 194. — Ortsgruppe Pirna 279. — Ortsgruppe Plauen i. V. 517. — Ortsgruppe Potschappel 220. — Ortsgruppe Radebeul 42. — Ortsgruppe Reichenbach i. V. 131. — Ortsgruppe Reitzenhain 254, 323. — Ortsgruppe Werdau 63, 97. — Ortsgruppe Wolkenstein 97.
Suum cuique. 165.
Verband Deutscher und Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Vereine 301.
Einladung zum VI. Verbandstage: Berlin (Programm) 311, 321, 345.
Tagesordnung zum VI. Verbandstage: Berlin. 335, 347.
Vom VI. Verbandstage. 381, 393, 405.
Zum VI. Verbandstage. 361.
Verein badischer Eisenbahnbeamten. Aus Baden 396. — Eingesandt 346. — Ein Streit innerhalb der Beamtenschaft der bad. Staatseisenbahnen. Sonder-Beilage fu No. 17. — Bezirksverein Basel 232. — Ein Gruß vom Bodensee 253. — Bezirksverein Heidelberg 254, 323, 346. — Sechster Jahres- und Kassenbericht auf das Jahr 1895 493. — Rechnungs- und Kassenbericht über das Rechnungsjahr 1895/96 517. — Bezirksverein Karlsruhe 266, 302, 335, 346, 494, 591. — Hauptvorstand 438, 482. — Bezirk Konstanz 266. — Bezirksverein „Bahn frei" Mannheim 63, 280. — Bezirksverein Offenburg 242, 519.
Vereinigung der Sächsischen und Preußischen Staatseisenbahn-Beamten zu Leipzig 43.
Deutscher Eisenb.-Beamten-Verein zu Hannover. An die Vereine des Verbandes 243, 564, 574, 592. Satzungs-Schema für Bezirksgruppen 267. Auskünfte 564, 592. Betr. die noch schwebenden Betriebs-Unfälle aus dem Jahre 1895 50. Betr. Freisprechung in einer Betriebsunfallsache 232. Ministerialerlaß 528. Betreffend Generalversammlung 64, 74, 166, 195, 220, 268. Betr. Handbuch für preuß. Eisenbahnbeamte 63. Betr. Rabatt, Beiträge, Darlehne und Kautionsstellung, Vereinskasse 2c. 20, 31, 43, 86, 98, 107, 118, 144, 154, 220, 290, 302, 528, 540, 554. Unfallversicherung 74. Mitgliederbewegung 207. Sterbekasse 74, 207, 418, 440, 450, 461. Gutachten 10, 44, 86, 108, 120, 156, 168. Nachweisung derjenigen Geschäfte, welche bei Einkäufen Rabatt gewähren 75, 118, 119, 120, 144, 182, 220, 281. Sammlungen für die Wittwe Conrady 50. Spar- und Darlehnskasse betr 30, 74, 144. Veränderungs-Nachweisung 74, 86, 483, 506, 604. Betr. Behandlung der Rechtshilfs-(Betriebs-)Unfälle 182. Vereinsabzeichen 86.
— Ortsbezirk Berlin 9, 20, 31, 44, 86, 118, 144, 155, 167, 195, 232, 302, 336, 347, 353, 407, 450, 495, 506, 507, 519, 554, 575. — Ortsverein Braunschweig 10, 20, 44, 64, 98, 118, 144, 195, 336. — Ortsverein Bremen 20, 31, 50, 75, 144. — Ortsgruppe Goslar 31, 144, 281, 495, 555, 575. — Ortsgruppe Guben 281, 555. — Bezirk Halberstadt 75, 107, 118, 167, 314, 483. — Ortsbezirk Halle a. S. 314, 419, 470. — Ortsbezirk Herbesthal 64, 144, 155, 314, 450. — Ortsgruppe Kattowitz 575. — Bezirk 30 Magdeburg 10, 31, 44, 64, 75, 98, 107, 144, 183, 196, 336, 507. — Ortsgruppe Meppen 20, 31, 44, 155, 495. — Bezirk M.-Gladbach 183. — Bezirksverein Nakel 167. — Bezirk Neuß 555. — Ortsverein Northeim 43, 195, 384. — Bezirk Oschersleben 528. — Ortsgruppe Schneidemühl 470, 575. — Bezirk Staßfurt 554. — Ortsbezirk Weißenfels 267. — Wittenberg, Ortsbezirk 20, Nachtrag zum Statut, 243. — Bezirk Wittenberge 183.
Eisenbahn-Beamten-Verein Darmstadt 183.
Hessischer Eisenbahn-Beamten-Verein 208, 462, 575.
Hessischer Landesverein der Eisenb.-Beamten. Bezirksverein Starkenburg 519. — Bezirksverein Rheinhessen, Ortsgruppe Worms 529.
Verein der Beamten der Kgl. Sächs. Staatseisenbahn-Beamten, Hauptvorstand 32, 64, 98, 142, 143, 155, 167, 183, 208, 220, 232, 314, 336, 426, 495, 528. — Ortsgruppe Altenburg 132. — Bezirk Chemnitz 32, 44, 51, 64, 75, 98, 107, 118, 143, 196, 496, 540, 555. — Ortsgruppe Chemnitz 32, 44, 51, 107, 143, 268, 281. — Bezirk Dresden 50, 64, 75, 168, 268, 483, 541, 564. — Ortsgruppe Flöha 519. — Ortsgr. Großenhain 419. — Bezirk Lausitz 64, 75, 86, 98, 132. — Bezirk Leipzig 75, 107, 118, 155, 183, 256, 323. — Ortsgruppe Leipzig 64, 323. — Ortsgr. Mittweida 108. — Ortsgruppe Narsdorf 108. — Ortsgr. Olbernhau 290. — Ortsgr. Riesa

Vereins-Bekanntmachungen und Einladungen.

Aufruf an alle Beamte des Eisenbahndienstes in Frankfurt a. O. und Umgegend. 555.

Digitized by Google

98. — **Bezirk Zwickau** 86, 98, 118, 132, 167. — **Ortsgr. Zwönitz** 132.
Landesverein württembergischer Verkehrsbeamten. **Stuttgart** 64, 75, 86, 168, 196, 208, 220, 256, 268, 440, 450, 470, 483, 528, 555, 605. — **Bezirk Aalen** 605. — **Bezirksverein Aulendorf** 592. — **Bezirk Cannstatt** 183, 592, 605. — **Bezirk Crailsheim** 44, 64, 519, 605. — **Bezirk Friedrichshafen** 183, 336. — **Bezirk Mühlacker** 605. — **Bezirk Sigmaringen** 143. — **Bezirk Tübingen** 183, 256, 370, 451. — **Bezirk Ulm** 20, 64, 132, 155, 168, 529, 564, 575.
Vereinigung der Sächsischen und Preußischen Staatseisenbahn-Beamten zu Leipzig 10.
Verein der Reichseisenbahn-Beamten. **Ortsgruppe Straßburg** 302, 347, 555. — **Hauptvorstand** 426, 555, 574, 592. — **Bezirksverein Straßburg** 98, 144, 195, 256, 268, 483. — **Ortsgruppe Mülhausen** 324. — **Bezirksverein Schlettstadt** 426.
Verein badischer Eisenbahn-Beamten. **Bezirk Basel** 156, 168, 256, 426, 440, 575, 592. — **Bezirksverein Heidelberg** 118, 132, 232, 243, 268, 605. — **Bezirksverein Karlsruhe** 156, 168, 324, 353, 419, 440, 461, 519, 541, 592, 605. — **Hauptvorstand Karlsruhe** 168, 407, 419, 483, 496, 575, 592. — **Bezirksverein Konstanz** 143, 168, 220. — **Bezirksverein Mannheim** 143, 168. — **Bezirksverein Offenburg** 156, 168, 232, 243. — **Bezirksverein Waldshut** 20, 32, 143, 243, 290, 451, 461, 564.
Verband Deutscher und Oesterreich. Eisenbahn-Beamten-Vereine 118, 132, 154, 167, 182, 207, 282, 370, 604. V. Jahresbericht 357—360.

Aus anderen Vereinen.

Chemnitzer Krankenunterstützungs-Verein. 76, 255.
Dresdener Kranken-Unterstützungs-Verein. 290.
Eisenbahnbeamten-Spar- und Vorschuß-Verein zu Magdeburg. 108.
Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein. 280.
Oldenburg. Verein der Eisenbahn-Bureau-Hilfsarbeiter 324, 419, 439, 483.
Preußischer Beamten-Verein in Hannover. 324.
Sachsen. Kranken-Unterstützungs-Verein für Expeditions-Hilfsarbeiter und Diätisten. 419, 462, 496.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. 24, 76, 156, 224, 280, 505, 553.
IV. Zusammenkunft der Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten in Konstanz. 281, 304, 323.

Briefkasten.

6, 16, 26, 39, 50, 58, 70, 76, 81, 82, 92, 104, 114, 126, 138, 150, 162, 175, 190, 202, 214, 226, 239, 250, 262, 274, 290, 298, 308, 320, 332, 343, 353, 369, 378, 390, 403, 415, 425, 434, 447, 461, 469, 478, 489, 502, 514, 529, 541, 549, 564, 576, 585, 605.

Vermerke der Geschäftsstelle.

6, 50, 58, 70, 92, 104, 114, 138, 190, 202, 226, 239, 250, 262, 298, 332, 343, 403, 426, 434, 447, 461, 470, 479, 489, 502, 514, 529, 541, 549, 564, 576, 585, 605.

Digitized by Google

Digitized by Google

Nr. 1. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 2. Januar 1896. München.

Zum neuen Jahre!

Breiter und stolzer fließt der Strom unserer gegenwärtigen Zeit; geräusch- und wechselvoller rollen seine Wogen dahin im Zeichen des Verkehrs. Die stille beschauliche Vergangenheit mit ihren Romanzen, Balladen und Idyllen ist unwiederbringlich dahin, gleichsam umgepflügt vom schnaubenden Dampfroß; aus ihren Furchen entsproßte ein neues Geschlecht, kräftig und geschäftig im steten Drange der Pflicht für Beruf und Familie, wie nicht zum geringsten für Staat und Gesellschaft.

Rastlos, als gäbe es keinen Halt und keinen Stillstand in der Fluth der mächtigen Entwickelung einer neuen Kulturepoche, hastet das Leben der Gegenwart. Aber die menschliche Natur hat das Bedürfniß, hier und da einen Rückblick zu thun, gleichsam, um sich nicht überfluthen und wegreißen zu lassen von den Stromwellen des Lebens, sondern Umschau zu halten und Betrachtungen anzustellen über Das, was vor und hinter ihm liegt. Hierzu gilt ihm denn vornehmlich der Beginn eines Jahres als erwünschter Ruhepunkt.

Es wäre freilich ein Irrthum, wenn wir glauben wollten, das neue Jahr bedeute auch einen neuen Abschnitt ohne wesentlichen Zusammenhang mit all' den Verpflichtungen, Irrungen und mehr oder weniger großen Unvollkommenheiten der Vergangenheit. Es macht uns nicht frei hiervon, aber der Glaube an eine höhere Vorsehung und der ernste auf Vervollkommnung gerichtete Wille, im neuen Jahre besser gerüstet den Ereignissen entgegenzutreten und uns die Vergangenheit zur Lehrmeisterin der Gegenwart und Zukunft zu machen, darin liegt das Erhebende.

Wenn wir in gewissenhafter Selbstprüfung dem dahingesunkenen alten Jahre einen Rückblick widmen und die Lehren, die daraus hervorgehen, nicht ungenützt lassen, dann wird uns die frohe Zuversicht, mit der wir in das neue Jahr eintreten, nicht so leicht eine Enttäuschung bringen.

Blicken wir zurück auf das uns zunächst liegende Gebiet unseres Eisenbahnwesens, so finden wir, daß dasselbe nicht allein in allen Staaten unseres deutschen Vaterlandes wiederum eine Vergrößerung durch Zuwachs neuer Linien, sondern auch in manchen derselben weitgehende Reformen erfuhr. Die nach dem Muster der Reichs- und der sächsischen Eisenbahnen geschaffene Neuorganisation der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung, welche am 1. April 1895 ins Leben trat, hat für diesen größten aller Eisenbahn-Verwaltungs-Bereiche verschiedentliche Umwälzungen hervorgebracht, die, für den Einzelnen zwar neben Erleichterungen hier und da auch Erschwernisse und höhere Beanspruchung seiner Kräfte mit sich bringend, im Ganzen doch schon jetzt als gelungen betrachtet werden kann. Herr Minister Thielen hat hierfür der gesammten Beamtenschaft wiederholt seinen Dank ausgesprochen. Die einstmaligen Betriebsämter mit ihrem komplizirten, schwerfälligen Apparat wird Niemand zurückwünschen, so sehr auch die Verantwortlichkeit für die als Ersatz geschaffenen Dienststellen und ihre Beamten sich vergrößert und vermehrt haben mag. Je leichter und beweglicher der Riesenorganismus der preußischen Staatsbahn-Verwaltung sich gestaltet, je mehr die Starrheit der früheren Verwaltungsgrundsätze schwindet und zweckentsprechenderen Maßnahmen auch in der Stellenbesetzung weicht, um so sicherer ist zu erwarten, daß auch sonstige nothwendige Reformen, insbesondere im Tarifwesen, in umfassender, durchschlagender Weise zur Einführung gelangen, und daß bei den beständig im Wachsen begriffenen Ersparnissen und Mehreinnahmen auch endlich die in vieler Hinsicht bei den mittleren und unteren nicht minder wie bei den oberen Beamtenklassen nothwendige Gehalts-Verbesserung eintritt.

Am Bayerischen Eisenbahnwesen ist in letzter Zeit stark gerüttelt worden. Man verlangt auch hier Reformen hinsichtlich der Tarife, wie der Organisation, ist aber dabei sogar soweit gegangen, die vor zwei Jahren geschaffene allgemeine Aufbesserung der Beamtenklassen als zu weit gegangen hinzustellen. Letzteres trifft, auch bei objektivster Beurtheilung, nicht zu, wohl aber ist nicht ausgeschlossen, daß die bayerischen Staatsbahnen in nicht zu langer Zeit ebenfalls weitere Reformen erfahren werden, wie sie die Nachbarstaaten Württemberg und Baden, z. B. hinsichtlich der Personentarife schon vorgenommen haben. Bedauerlich bleibt nur, daß nichts Einheitliches geschieht.

Die Sächsischen Staatsbahnen, deren Netz wohl das dichteste und verkehrsreichste Deutschlands und Europas ist, wurden leider durch den Zusammenstoß bei Oederan von

Digitized by Google

einem schweren Unglück hart betroffen, wobei das Traurigste war, daß ein Fall grober Fahrlässigkeit vorlag. Der Schuldige hat jüngst seine gerechte Verurtheilung erfahren; mögen alle unsere Eisenbahnverwaltungen vor der Wiederkehr ähnlicher Vorkommnisse bewahrt bleiben!

Ein fast allen Eisenbahnen gemeinsamer Uebelstand trat auch im vergangenen Jahre wieder recht störend hervor; es war der Wagenmangel, hervorgerufen zum Theil durch die Wasserverhältnisse unserer Flüsse und Kanäle, zum Theil auch durch die Mängel der Behandlung des Fahrparks. Eine stattliche Anzahl zum Theil recht beachtenswerther Vorschläge über die Milderung und Beseitigung jener Mängel hat die Fachpresse gebracht; es bleibt nur zu wünschen, daß sie nachhaltiges Studium und Beachtung finden. Im Uebrigen ist durch das energische und umsichtige Eingreifen der Behörden und die aufopfernde Hingabe der betheiligten Beamten und Arbeiter an ihren Dienst das Störendste verhältnißmäßig schnell beseitigt worden.

Wir können diese Betrachtungen nicht schließen, ohne auch unseres Vereinswesens mit einigen Worten gedacht zu haben.

Der Verband Deutscher u. Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine hat im letzten Jahre wiederum ein erfreuliches Wachsthum aufzuweisen. Sind auch neue Vereine nicht hinzugekommen, so haben sich doch alle Einzel-Vereine sowohl in der Zunahme ihrer Mitgliederzahl — dieselbe wuchs auf annähernd 20000 —, als auch in ihren Zielen erfreulich weiter entwickelt.

Als Jubiläumsverein können wir den Landesverein der K. Sächsischen Staatsbahn-Beamten bezeichnen. Die Ortsgruppe Chemnitz beging vor Kurzem das Fest ihres zehnjährigen Bestehens. Was der Verein, der auf etwa 6000 Mitglieder angewachsen ist, in der Zeit seines Bestehens erreicht hat, das sagt deutlich der Bericht über dasselbe. Er erinnert an die Witwen- und Waisenkasse, die Spar- und Darlehns-(Kautions-)Kasse, an das geplante Töchterheim, an Schülerstipendien, Unterstützung in Krankheitsfällen. Die Geselligkeit hat durch den Verein bedeutend gewonnen. In Versammlungs- und Fest-Abenden fand der Vorgesetzte Gelegenheit, mit seinen Untergebenen zu verkehren und umgekehrt. „Es trat der Mensch dem Menschen näher, und so manches böse Vorurtheil, das einstens dem Dienste und der Familie zum Nachtheile gereichte, Manchem die Arbeitsfreudigkeit verbitterte, Manchen auch in ganz anderem Lichte erscheinen ließ, wich einer milderen Auffassung der Dinge!" Das ist neben dem beträchtlichen materiellen ein hoher moralischer Gewinn, nicht allein für die Mitglieder, sondern für den gesammten sächsischen Beamtenstand. — Am beträchtlichsten wuchs der Deutsche Eisenbahn-Beamtenverein zu Hannover, indem seine Mitgliederzahl auf über 7000 stieg, eine Zahl, die allerdings bis jetzt nur einen kleinen Bruchtheil der preußischen Eisenbahner-Gesammtheit bildet. Aber wenn man die Größe des Ausdehnungs-Gebietes in Preußen und die große Zersplitterung desselben in die verschiedensten Interessenkreise bedenkt, so ist dieses Wachsthum ein um so erfreulicheres, als die Fundirung der Einzeleinrichtungen inzwischen rüstig vorwärts geschritten ist. Von großem Interesse ist hierbei die Zugehörigkeit aller deutschen Verbandsvereine zur Rechtsschutzabtheilung, so daß diese etwa 15,000 Mitglieder umfaßt. Segensreich wirkt auch bereits die Spar- und Darlehnskasse, die Interessenvertretung und die Unfallversicherung. Rechnen wir dazu, daß die Ortsgruppe Berlin sich wiederholt der Ehre des Besuches des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten Thielen und seines Herrn Vertreters in ihren Versammlungen zu erfreuen hatte, wie auch in vielen der übrigen Ortsvereine ein frisch pulsirendes Leben erwacht, so läßt die Zukunft dieses Vereins das Beste erwarten.

Einen schönen Erfolg für die Erhöhung seines Ansehens hatte der Württembergische Landesverein durch die Abhaltung des 50jährigen Eisenbahn-Jubiläums Württembergs am 20. Oktober. Se. Excellenz der Herr Ministerpräsident von Mittnacht bezeichnete es als besonders zutreffend und bedeutsam, daß der Landesverein die Feier in die Hand genommen habe; ein Beweis dafür, wie gefestigt der Verein dastehe. Möge er, wie auch der Badische und der Hessen-Darmstädter Vereine, welche letzteren zwar im vergangenen Jahre weniger besondere Ereignisse aufzuweisen haben, sich aber nichtsdestoweniger eines gesunden Bestehens erfreuen, immer mehr wachsen und sich entfalten.

Einen Glanzpunkt im Verbandsvereinsleben bildete der in den Tagen des 19.—21. September zu Wien abgehaltene V. Verbandstag. Derselbe hat deutlicher denn je gezeigt, welch' eine schöne Sache es um die Einigkeit und die Verbrüderung der Jünger vom geflügelten Rade ist. Unvergeßlich hat er sich allen seinen Theilnehmern eingeprägt, und seine Erfolge für das Standesinteresse werden noch mehr und mehr zu Tage treten.

Als zu unserem Organ neuhinzugekommen haben wir noch zu begrüßen die beiden Vereine in Hessen und in Oldenburg, die sich hoffentlich ebenfalls recht fruchtbar gestalten.

So zeigt uns denn unser Rückblick so manches Hoffnungsreiche für den ernsten und doch schönen Beruf, wie für unsere Vereine. Möge reicher Segen im neuen Jahre sich über sie ergießen.

Die Brautnacht.

Eine Erzählung aus dem Italienischen. Uebersetzt von K. Hug.

Die jungen Mädchen vom Canareggio*) hatten sich vor der Kirche aufgestellt, um die Neuvermählten zu sehen, und als diese, vom Hochzeitsgeleite gefolgt, heraustraten, machten sie wie gewöhnlich ihre Glossen. Sie fanden, daß die junge Frau so schön sei wie eine Rosenknospe, daß sie tückische Augen und einen entschlossenen Blick habe; und die Cheta bemerkte zur Catina, der Bräutigam gleiche dem Hahne der Donna Checa mit dem hohen Kamm, dem glühenden Auge, dem kühnen Schritt und herausfordernden Anblick. Und während des ganzen Vormittags fehlte es nicht an Stoff zum gewöhnlichen Straßenklatsch, und es wurden über die Aussteuer, die Toilette der eingeladenen Damen und die Freigebigkeit des Brautführers die genauesten Nachrichten herum getragen. Böse Zungen erzählten auch von den verschiedenen, anfänglich aufgemunterten, dann aber abgewiesenen Bewerbern, von den armen im Stich gelassenen Verliebten, endlich von den Reichthümern des Bräutigams, seinem beneidenswerthen Schicksal, der Treuherzigkeit seines Charakters und von allen seinen persönlichen und gesellschaftlichen Eigenschaften.

* * *

Eine Stunde später trug die Gondel die Neuvermählten zur Hochzeitsreise nach der Eisenbahnstation. Die Uhr des St. Markusthurms schlug acht und ein halb und der Schnellzug geht um 9 Uhr 15 Minuten, sie wären somit zeitig auf der Station angekommen.

Die Sonne glänzte auf die Kuppeln der Kirchthürme, der Nebel entfernte sich von der Lagune, und alles versprach einen schönen Tag. Tauben flogen fröhlich um die Paläste, vielfarbige Tücher flatterten auf Balkonen und Altanen, Gondolieri sangen an den Ufern ihre Lieder, in den Straßen klimperten die Drehorgeln, die Glocken der verschiedenen Kirchen läuteten zum Feste, während die Gondel den Canal Grande durcheilte. Was für ein poesievolles Vorspiel zu einer Hochzeitsreise war doch diese morgendliche Fahrt in jener wunderbaren Stadt, zwischen den marmorgeschmückten gothischen Palästen und dem verwitterten, durch die kletternden Ranken des Weinstocks verzierten Gemäuer, durch vielgewundene Kanäle, inmitten des Azurblau von Himmel und Wasser!

In die weichen Kissen gelehnt, verharrten die Neuvermählten in einem Schweigen, das beredter war als irgend ein Gespräch.

Die junge Frau wird wohl gewiß an die Zukunft gedacht haben, welche so reich an Neuheiten und Geheimnissen, sich ihren Blicken erschloß; der junge Ehemann an seine nunmehr gesicherte Eroberung und an seinen glücklichen Triumph. Denn in Venedig, wo man in der Familie lebt, wie auf dem Verdeck eines Schiffes, und wo der herrschende Kultus derjenige des Schönen unter den Formen ist, dort wird jedes schöne Mädchen bewundert von Allen und angebetet von Vielen. Die Elegantesten nähern sich ihm, die Kühnsten machen ihm den Hof, und wenn der Auserwählte ihre

*) Eigentlich Canal reggio, ein Kanal der Lagunenstadt Venedig.

Digitized by Google

Aus dem Reichsetat für 1896|97.

Der Etat der Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung für 1896/97 hat eine Einnahme von 294 262 327 Mark (mehr 13 294 413 Mark) zu verzeichnen. Der Haupttheil des Mehr fällt in Höhe von 13 Millionen auf die Porto- und Telegraphengebühren. Sie sind von 259 Millionen auf 272 gestiegen. Im Jahre 1894/95 sind auf Porto 209,1 Millionen, auf Telegraphengebühren 23,8, auf Fernsprechgebühren 15,7 Mill. entfallen. Die Position für den Absatz der Zeitungen ist wegen Zunahme des Zeitungsverkehrs um 130 000 Mk. gesteigert. — Die fortdauernden Ausgaben beziffern sich auf 260 347 866 Mk. (+9 158 855). Der Ueberschuß für das Etatsjahr 1896/97 beliefe sich mithin auf 33 914 461 Mk. Indessen ist davon noch die Summe der einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats und zwar mit 8 328 484 Mk. in Abzug zu bringen, sodaß der thatsächliche Ueberschuß sich auf 25 585 977 Mk. (+ 48 321 69) beläuft. Für das Reichspostamt ist die Stelle für einen Direktor vorgesehen und zwar soll eine Theilung der jetzigen Geschäfte des Unterstaatssekretärs erfolgen. Was die Betriebsverwaltung betrifft, so ist für dieselbe eine ganze Anzahl neuer Stellen in Aussicht genommen. Zunächst bei den Oberpostdirektionen sechs Stellen für Posträthe. Diese Stellen sind vorbehaltlich anderweitiger endgiltiger Bestimmung für die Oberpostdirektionen Berlin, Düsseldorf, Königsberg i. P., Liegnitz, Potsdam und Schwerin i. M. bestimmt. Ferner 6 Stellen für Postinspektoren, von denen voraussichtlich je 1 den Oberpostdirektionen in Danzig, Dresden, Düsseldorf. Halle a. S., Hamburg und Magdeburg zugewiesen werden; 23 Stellen für Bureau- und Rechnungsbeamte 1. Klasse und Oberpostkassenbuchhalter, 1 Stelle für Bausekretäre, 50 Stellen für Bureau- und Rechnungsbeamte 2. Klasse, 22 für Kanzlisten, 50 für Postschaffner. Bei den Post- und Telegraphenämtern sind neu vorgesehen 8 Stellen für Vorsteher von Post- und Telegraphenämtern 1. Klasse. Es sollen verschiedene Postämter 2. Klasse in Aemter 1. Klasse umgewandelt werden, ebenso Postämter 3. Klasse in solche 2. Klasse. Außerdem sind vorgesehen 14 neue Stellen für Kassirer, 46 Stellen für Obersekretäre, 3 Stellen für Vorsteher von Postämtern 2. Klasse. 1900 Stellen für Assistenten, 3 Stellen für Maschinisten, 11 für Mechaniker. Außerdem sind Ortszulagen für je 1 Telegraphenassistenten im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet und im Togogebiet vorgesehen. Sieben Stellen sollen neu geschaffen werden für Postverwalter, 2000 für Unterbeamte im innern Dienst bei den Post- und Telegraphenämtern im Ortsbestellungs-, im Postbegleitungs- und im Telegraphenleitungs-Aufseherdienst. Außerdem sind neu vorgesehen 800 Stellen für Landbriefträger. Das Mindestgehalt der letzteren soll von 650 auf 700 Mk. erhöht werden. Auch soll für die nach dem 1. April 1895 angestellten Landbriefträger die Aufrückungsfrist abgekürzt werden. 250 neue Postagenturen sollen geschaffen werden. Die Position für Hilfeleistung im Beamtendienst bei den Verkehrsanstalten ist um 700 000 Mk., die zu Löhnen für Personen im Arbeiterverhältniß um 200 000 Mk., die der Stellvertretungskosten für Beamte und Unterbeamte um 385 000 Mk., die zu Ruhegehältern an Beamte und Unterbeamte um 632 000 Mk. und zwar sämmtlich mit Rücksicht auf den gesteigerten Bedarf erhöht worden. Mit Rücksicht auf das wachsende Dienstbedürfniß in Folge der Vermehrung und Erweiterung der Telegraphenanlagen, der Ausdehnung der Fernsprecheinrichtungen und der Zunahme des Telegramm-Verkehrs ist die Position für Anschaffung und Unterhaltung der Apparate u. s. w. im Bereiche der Telegr phie um 392 000 Mk. erhöht worden. Auch die Bewachung der Telegraphenlinie beansprucht ein Mehr von 30 000 Mk. Die Vergütungen an auswärtige Post- und Telegraphenbehörden sind in Folge Zunahme des Post- und Telegraphenverkehrs mit dem Auslande um 400 000 Mk. mehr veranschlagt. — Die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats belaufen sich auf 8 328 484 Mk. (— 696 611). Das Weniger rührt aus den geringeren Ansätzen für die auf das Etatsjahr entfallenden weiteren Raten zum Fortbau schon in Angriff genommener Dienstgebäude her.

Der Etat für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen schließt in der Einnahme mit 65 691 000 Mk. (+ 1 066 000) ab. Das Mehr entfällt hauptsächlich auf eine zu erwartende Einnahmezunahme aus dem Güterverkehr. Die fortdauernden Ausgaben sind auf 42 227 100 Mk. (+ 775 100) veranschlagt. Der Ueberschuß beträgt mithin 23 463 900 Mk. (+ 290 900). Das Mehr bei den fortdauernden Ausgaben ist auf Zugang in den Beamtenstellen und namentlich auf die Erweiterung der Unterhaltungs- und Betriebsmittel zurückzuführen. Unter den einmaligen Ausgaben beläuft sich der ordentliche Etat auf 3,5 Millionen, und zwar sind diese als erste Rate zur Vermehrung der Betriebsmittel eingestellt. Es ist in Aussicht genommen, in den drei Jahren vom 1. Arpil 1896 bis 1. April 1899 27 Lokomotiven, 150 Stück Personenwagen 3. Klasse, 12 erster und zweiter Klasse und 3135 Güterwagen neu anzuschaffen. Von den letzteren soll etwa $^1/_6$ aus bedeckten, $^5/_6$ aus offenen Wagen bestehen und etwa $^1/_3$ mit Bremsen ausgerüstet werden. Die Gesammtkosten der zu beschaffenden Lokomotiven, Personen- und Güterwagen sind auf 10,5 Millionen veranschlagt. $^1/_3$ ist in den Etat für 1896/97 eingestellt. Der außerordentliche Etat beläuft sich auf 2 853 500 Mk. (— 1927 500).

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Zur Rechtshilfsfrage. (Eingesandt.)

Manchem der Leser wird noch der vor einigen Jahren zwischen Crefeld und Kempen a. Rh. stattgehabten Zusammenstoß zweier Personenzüge auf der freien Strecke erinnerlich sein. Für das Unglück sind derzeit der diensthabende Stationsbeamte, der Lokomotivführer und der Weichensteller verantwortlich gemacht und zu Freiheitsstrafen verurtheilt worden. — Die Ursache des Unglücks war in der falschen Weichenstellung zu suchen, wodurch der aus dem Bahnhofe Crefeld ausfahrende Personenzug auf das Linksgleis geleitet wurde und auf diesem mit dem von Kempen kommenden Personenzuge zusammenstieß. Heute steht an der in Frage kommenden Ausfahrt ein hoher Thurm, in welchem ein Weichen- und Signalstellwerk für diesen Bahnhofstheil untergebracht ist. Unwill-

---

Hand zum Ehebund erreicht, dann darf er auf diesen Vorzug stolz sein und kann sich rühmen, in einem wegen der List der Konkurrenten gefährlichen Wettstreit gesiegt zu haben. Und in der That meinte dieser glückliche Mann, daß die ganze Welt ihm zujubeln müsse. Das Lächeln der Natur, die frischen Seelüftchen, das Plätschern des von den Rudern herabfallenden Wassers, die Pracht und Vielgestaltigkeit der an ihm vorüberziehenden Kunstwerke erschienen ihm als ebenso viele Verherrlichungen seines Glückes, als ebenso viele Segenswünsche zu seiner Hochzeitsreise. Er fühlte in seiner Hand das leise Zucken der weichen Hand der Gattin und er bemerkte, daß sie unter seinem Pulsschlag erzittert, wie ein klangvolles Instrument beim Betasten einer empfindsamen Saite. Die Augen des Mädchens erstrahlten von wonnigen Regungen, und ihm schien, als schwebe es in heiteren Aether einer Glückseligkeit entgegen, erhabener als es je geträumt hatte.

Wahrlich, jene Gondelfahrt war für den jungen Mann eine wunderbare Sinphonie, welche ihn die schönsten Motive der Oper von Ferne erblicken ließ: es war ein Lichtstrahl, der aus dem Paradies kam und ihn das Wonnegefühl himmlischer Seligkeit ahnen ließ, die ihn am Ziel erwartete ..... und so langten sie bei der Station an.

* * *

Am Ufer ausgestiegen, warteten sie bis zwei Gondeln, die ihnen gefolgt waren, gelandet hatten. Daraus entstiegen die theuern Eltern und die nächsten Freunde, und im Verein mit ihnen betraten sie die Bahnhofshalle. Alle waren tief bewegt. Man tauschte Grüße und Händedrucke aus, liebreiche Empfehlungen, Glückwünsche und schießlich Küsse und Thränen.

Indeß mitten im Erguß der zärtlichsten Gefühle, als es schien, daß der Schmerz der noch bevorstehenden Trennung vom Elternhaus und von dem theuern Venedig die Feierlichkeit des Tages und die Erfüllung des Liebessehnens ganz und gar vergessen ließ, da rief ein positiver Gedanke die junge Frau ins Bewußtsein der Gegenwart zurück:

„Meine Reisetasche! Wo ist meine Reisetasche?"

„Da ist sie!" antwortete der Gatte, der sie in der Hand hielt, — aber keine Furcht, ich bin ein wachsamer Hüter". . .

„Ich empfehle sie dir sehr! sie ist mir unentbehrlich", fügte die Gattin hinzu, und nach dieser kurzen und eiligen Bemerkung konnte sie sich neuerdings den Seufzern und den Thränen überlassen, bis man eine Stimme vernahm, welche die Reisenden aufforderte, in den Zug einzusteigen.

„Abfahrt nach Mestre, Padova, Vicenza, Verona, Brescia, Milano, mit Anschluß nach Treviso, Conegliano, Udine! — mögen die Herrschaften sich beeilen!"

Nach neuem Händeschütteln, neuen Thränen stiegen die Neuvermählten in einen Abtheil 1. Klasse, und nach Verlauf weniger Minuten hörte man das Zeichen der Stationsglocke und den Pfiff der Lokomotive, und sah man weiße Taschentücher, welche von ferne noch die letzten Grüße austauschten, während der Zug die Station verließ.

Digitized by Google

kürlich drängt sich dem Fachmanne die Frage auf: Warum hat man nicht früher daran gedacht, an einem so gefährdeten Punkte ein Stellwerk zu errichten, warum mußte erst ein so großes Unglück die Veranlassung dazu geben? Mit den menschlichen Schwächen mußte seitens der Betriebsleitung gerechnet werden, und deshalb war es ein Fehler, die Sicherung der Ausfahrten auf einem so lebhaften Bahnhofstheile so lange hinauszuschieben, bis ein großes Unglück die Veranlassung dazu gab. — Dieser für die derzeitigen Angeklagten äußerst wichtige Umstand scheint von der Vertheidigung nicht gehörig berücksichtigt worden zu sein; auch scheint keiner der Angeklagten auf diese mit dem Unglück in ursächlichem Zusammenhang stehende Unterlassung hingewiesen zu haben.*)

*) Nach dem Gesetze liegen die Dinge so, daß nur die persönliche Verantwortung in Frage kommt. Das Gesetz verlangt die Bestrafung Desjenigen, der die direkte Ursache des Unfalles bez. der Transportgefährdung war; die indirekten Ursachen, auch wenn sie noch so viel mitwirken, bleiben außer Betracht und können nur strafmildernd sein. Bedauerlich wäre es nun allerdings, wenn im vorliegenden Falle der letztere Umstand ganz außer Acht geblieben wäre.
D. Schriftl.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Heizbare Güterwagen. Die Eisenbahndirektion Köln ist durch den Minister der öffentlichen Arbeiten zur versuchsweisen Beförderung frostempfindlicher Eilstückgüter in heizbaren Güterwagen zwischen Köln und Berlin H. ermächtigt worden.

— Uebernahme von Traglasten. Die Kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt hat verfügt, daß Traglasten, welche durch ihre Größe, Geruch 2c. den Mitreisenden unangenehm sind, fortan von der Beförderung in der vierten Wagenklasse ausgeschlossen und deren Eigenthümer nach den Packwagen zu verweisen sind. Die Eisenbahnverwaltung begründet ihr strenges Vorgehen mit dem Vorhalten, daß seitens des Publikums in einer nicht zu rechtfertigenden Weise ein Gebrauch gemacht sei, durch dessen üble Folgen Zugverspätung, ja Einsetzen weiterer Personenwagen ein Akt der Nothwendigkeit geworden sei. Zur Herbeiführung einer wirksamen Kontrolle ist das Fahrpersonal auf strikte Durchführung der neuen Anordnung hingewiesen.

— Ein Feldtelephon im Eisenbahndienste ist seit einiger Zeit in mehreren Direktionsbezirken eingeführt worden. Mittels desselben läßt sich jede Telegraphenleitung in kürzester Frist in eine Fernsprechleitung umwandeln, ohne den telegraphischen Verkehr in der Leitung zu beeinflussen. Das gleichzeitige Telephoniren und Telegraphiren auf demselben Draht ist zwar bereits öfters versucht, eine Nutzanwendung von Belang aber bisher nirgends daraus gezogen worden. Seinem Zwecke entsprechend ist der ganze Apparat mit allem Beiwerk in einen leichten, tragbaren Kasten eingeschlossen und ohne Uebung sofort gebrauchsfähig. Er hat überdies noch die Einrichtung, daß auch ein Doppelsprechen auf derselben Leitung möglich ist. Die kleine mitzuführende Batterie besteht aus vier Trockenelementen. Da die gewöhnlichen Anrufwecker keine Anwendung finden konnten, weil die dabei erforderlichen kräftigen Ströme die Telegraphie- und Signalströme in den Leitungen stören würden, so wird der Anruf der Station durch einen kleinen Induktionsapparat besorgt, dessen kurze Stromwirkungen gerade stark genug sind, um auf der angerufenen Station eine feine Membrane in Schwingungen zu versetzen und so ein gut vernehmbares Schnarren hervorzubringen. Will man an irgend einer Stelle der Bahnstrecke einen Fernsprechanschluß haben, so hängt man nur eine mitgeführte metallisch durchgezogene Stange an einem Haken über den Telegraphendraht und verbindet sie leitend mit dem Apparat im Kasten. Die nothwendige Verbindung des Apparats mit der Erde bewirkt ein zweiter Draht, welcher einfach an eine der Eisenbahnschienen angeklemmt wird. Das Telephon ist sofort gebrauchsfertig und während Telegramm auf Telegramm durch den Draht saust, geht die mündliche Unterhaltung ungestört von statten.

Neue Schlafwagen. In den Nacht-Schnellzügen Berlin—Dresden—Wien: 5 Uhr 36 Min. Nachm. aus Berlin, 9 Uhr 6 Min. Abends aus Dresden-Altstadt, 7 Uhr 55 Min. Vorm. in Wien und 9 Uhr 25 Min. Abends aus Wien, 8 Uhr 18 Min. Vorm. in Dresden-Altstadt, 12 Uhr 22 Min. Mittags in Berlin, werden vom 29. dieses Monats ab neue Schlafwagen der internationalen Schlafwagengesellschaft verkehren. Diese, auf vierachsigem Drehgestell laufenden Wagen, welche in Bezug auf Bequemlichkeit, Eleganz und gediegene Bauart allen wünschenswerthen Anforderungen entsprechen, enthalten zehn Schlafplätze erster und acht Schlafplätze zweiter Klasse; die bisherigen alten Schlafwagen enthielten nur Schlafplätze erster Klasse, waren nur zweiachsig und boten wenig Raum. Außer dem gewöhnlichen Schnellzugfahrpreise ist auf der Strecke Dresden—Wien für einen Schlafplatz in erster Klasse 10,50 Mk., in zweiter Klasse 8,50 Mk. zu entrichten, für die ganze Strecke Berlin—Wien betragen diese Preise 12 Mk. bezw. 9,50 Mk. Diese neue Luxuseinrichtung wird die bezeichneten Schnellzüge, welche auf österreichischem Gebiet über die Nordwestbahnlinie laufen, wiederum beliebter machen.

Technisches.

Eine rauchverzehrende Feuerung. Eine für die Feuerungsanlage sehr wichtige Erfindung ist von W. Büttner in Gummersbach gemacht worden. Es ist dies eine rauchverzehrende Feuerung, die allen berechtigten Ansprüchen in vorzüglichster Weise entspricht. Durch eine äußerst praktische Anlage der Feuerbrücke ist es ermöglicht, das vom Rost aufsteigende Rauchgemisch, welches bei gewöhnlichen Feuerungen mangels genügend hoher Temperatur und mangels genügend und richtiger Zufuhr von Sauerstoff nicht verbrennen kann, vor dem Passiren der Feuerbrücke auf die Kohlen herabzudrücken, respektive durch dieselben zu leiten, zu entzünden und demselben beim Passiren des Kanales in der Feuerbrücke von allen Seiten, bezw. ringförmig oder auch durch einen vor dem Kanale sich befindenden regulirbaren Körper im Zentrum der Flamme hocherhitzte Luft mit Sauerstoff zuzuführen, indem die Luft durch Röhren, sowie aus dem Aschenraum durch eine Klappe in die Feuerbrücke eintritt, wodurch dem Rauch- und Flammen-

---

Adieu, Venedig! Karl und Adele warfen einen letzten Blick auf die Stadt, aus welcher sie als glückliche Neuvermählte abreisten, um nach der Hochzeitsreise als Mann und Frau dahin zurückzukehren.

Auch die letzten Häuser entschwanden ihren Blicken, und das Auge schweifte ins Unendliche der Lagune, die sich mit dem Himmelsgewölbe vermischt. Die Möven streiften im Fluge das von der Morgenbrise gekräuselte Wasser, einige schwer beladene Barken zogen langsam dahin, in weiter Ferne sah man Segel, die im Azurblau sich verloren, geheimnißvolle Gondeln eilten über den Kanal von Mestre, die Fischer warfen die Netze von ihren Fahrzeugen. Raschen Laufes rollte der Zug über die Brücke, an der Seite des Forts Maleghera vorbei, durcheilte dann die Sümpfe und betrat zwischen bebauten Feldern und langen Rebstockreihen das Festland.

Der Wagen, in den das Hochzeitspaar eingestiegen war, hatte alle Plätze besetzt, alle Gepäcknetze waren vollgepropft mit Reisesäcken, Koffern, Schirmen und Reisedecken. Karl und Adele hatten in der Mitte Platz gefunden und sich zusammengesetzt, die Reisetasche hatten sie in das Netz, das über ihre Köpfe hervor ragte, untergebracht und Adele knüpfte mit der ihr gegenüber sitzenden Dame, nachdem sie dieselbe anmuthig begrüßt hatte, sofort ein Gespräch an. Es war eine Venezianerin mit ihrem Gemahl. Sie kannten sich von Sehen, und da sie sich so nahe zusammen gefunden, so säumten sie nicht, nach Landessitte eine Unterhaltung anzufangen. Die anderen vier Plätze waren von zwei jungen Brüdern, einem alten Herrn mit weißem Bart und einem Deutschen mit einer Brille eingenommen.

Das Gespräch der Damen wurde allmählich lebhafter, sie u terhielten sich über Gegenstände vom höchsten Interesse: Die neuesten Hutformen, den Schnitt der Tuniken, die Länge der Schleppen, den Aufwand von Verzierungen an den Ballkleidern. Die betreffenden Herren Gemahle hatten auch einige Worte gewechselt, weil sie jedoch mit dem Gegenstand der Unterhaltung zu wenig vertraut waren, so wurden sie bald zum Schweigen gebracht.

Der ältere Herr dachte sicherlich an die höheren Rechnungen der Kleidermacherin als eine Folge von der Vermehrung der Zierrathen und Verlängerung der Schleppen. Karl, in sein Glück versunken, genoß mit seiner glühenden Einbildungskraft im Voraus das ihm bevorstehende Glück und dachte: in wenigen Stunden werden wir wieder allein sein wie in der Gondel! —

Jene verwünschte Mama hatte sie vor der Hochzeit auch nicht einen Augenblick allein gelassen, endlich nun war sie verschwunden. Nachdem sie Schwiegermutter geworden, hatte sie von der hartnäckigen Ueberwachung plötzlich abgelassen, und als sie die Tochter dem Bräutigam übergab, hatte sie ihm nur ans Herz gelegt, sie glücklich zu machen. Diese Pflicht erschien ihm leicht, aber die reizende Aussicht auf sein Glück ließ ihn nicht die neuen Gefahren verkennen, die ihm zur Aufgabe machten, seinen Schatz mit seiner Dilpomatie zu behüten, denn er kannte von Grund aus seine Altersgenossen und deren teuflische Künste, um zu begreifen, daß Umsicht und Wachsamkeit vor Allem nöthig wurden. Vor seiner

Digitized by Google

gemisch beim Passiren des Kanales in der Brücke hocherhitzte Luft in gleichmäßig vertheilten Mengen zugeführt und eine vollständige Rauchverbrennung erzielt wird.

Vermischtes.

Unfälle*). Auf Bahnhof Langendreer entgleiste am zweiten Weihnachtsfeiertage ein mit zwei Lokomotiven bespannter Personenzug nach Bochum. Die erste Lokomotive fiel um und begrub den Lokomotivführer und den Heizer unter sich. Der Heizer war sofort todt. Der Lokomotivführer wurde erst nach sechs Stunden unter den Trümmern der Lokomotive hervorgezogen. Er starb am andern Morgen. Das Hauptgleis war längere Zeit gesperrt und die Maschine völlig zertrümmert. Reisende wurden nicht verletzt. Ob hier die Doppelbespannung die Ursache des Unfalles ist, das verdiente besonders untersucht zu werden. — Bei der Einfahrt des Güterzuges in Bahnhof Reutlingen stürzte ein Bremser vom Wagen herab und wurde vom Zuge buchstäblich entzwei geschnitten. — Bei einem bei Troisdorf (Köln) stattgefundenen Zusammenstoß zweier Züge wurden sechs Personen verletzt, darunter einige tödtlich. Einem Bremser wurden beide Beine abgefahren. — Aus Neiße wird gemeldet: In dem Feuerbehälter eines Personenzuges fand sich unter den Kohlen eine Dynamitpatrone, welche explodirte. Der Dampfkessel wurde durchschlagen, Lokomotivführer und Heizer leicht verletzt. Wie die Patrone in die Kohlen gekommen ist, konnte bisher nicht aufgeklärt werden.

*) Gefällige Zusendung von Nachrichten über Unfälle ist stets erwünscht. D. Schriftl.

Ueber den Brand eines Postpacket-Wagens auf der Strecke Stralsund--Berlin wird Folgendes mitgetheilt: Der Brand des von einem Soldaten begleiteten Wagens entstand kurz hinter Stralsund. Das Feuer verbreitete sich mit so ungeheurer Schnelligkeit, daß der Aushilfsbeamte kaum Zeit fand, einige Packete zum Fenster hinauszuwerfen. Er selbst brachte sich dadurch in Sicherheit, daß er nach Abgabe des Nothsignals von dem noch in voller Fahrt befindlichen Zuge heruntersprang, wobei der Soldat einige glücklicherweise unerhebliche Verletzungen erlitt. Die verbrannten Packete, etwa 800 an der Zahl, waren fast sämmtlich nach Berlin bestimmt. Seitens der Oberpostdirektion ist übrigens eine Untersuchung wegen des häufigeren Auftretens von Bränden in Postwagen zur Weihnachtszeit eingeleitet worden. Von fachmännischer Seite wird für diese auffällige Erscheinung folgende Erklärung gegeben: Bei dem riesigen Postverkehr zur Weihnachtszeit ist die Behörde gezwungen, auch Wagen in den Betrieb zu stellen deren Federn abgenützt sind und einem Drucke leicht nachgeben. Hierzu kommt, daß die Tragfähigkeit der Postwagen nicht taxirt ist und die Traglast nicht festgelegt wird. Ebensowenig kann bei einem Massenverkehr das Gesammtgewicht der zu verladenden Packete festgestellt werden. Bei noch so gutem Schmieren der Achsen entstehen leicht (?) Achsenbrände, die dann die Ursache des verheerenden Feuers sind. Auf eine derartige Entzündung werden die erst kürzlich erfolgten Brände der Postwagen bei Landsberg a. W. und Stralsund zurückgeführt.

Wir möchten hierbei nicht unterlassen zu bemerken, daß der Packetverkehr der Post mit jedem Jahre einen immer ungeheuereren Umfang annimmt und die Eisenbahn ohne Entgelt immer mehr belastet. Eine Reform nach dieser Seite hin wird bald unabweisbar werden — eine Reform allerdings nicht nur des Postpacketverkehrs, sondern auch des Eisenbahn-„Güterverkehrs."

„Neue Bahnen." Die Vorarbeiten für eine elektrische Bahn zwischen Halle und Leipzig sollen bereits weit vorgeschritten sein. Die Bahn wird nicht von Halle in gerader Linie Leipzig erreichen, sondern sie wird in nicht zu weit ausgreifender Kurve eine landwirthschaftlich sehr bevorzugte Gegend durchlaufen. Die Stationen der Bahn sind folgende: Halle—Büschdorf—Schönnewitz—Rockwitz —Queis —Bageritz—Wiedemar—Zwochau—Gerbisdorf—Breitenfeld—Lindenthal—Leipzig. Hat die Bahn auf diese Art den ausgesprochenen Charakter einer Kleinbahn, indem sie eine Gegend, die sich bisher dieses Verkehrsmittels noch nicht erfreute, dem Eisenbahnverkehr erschließt, so bedeutet sie trotzdem auch ein Verkehrsmittel für den direkten Verkehr Halle-Leipzig. Denn die Fahrzeit wird trotz des Umweges nicht länger sein als die Fahrzeit der Eisenbahnzüge, der Fahrpreis aber weit niedriger, da er den Preis für die vierte Klasse der Eisenbahn nicht übersteigen soll. Auch dem Kleingüterverkehr soll die neue Linie dienen. — Wir stehen sonach vor einer neuen Eisenbahn-Betriebsart, die anscheinend noch eine große Zukunft hat.

Die neuen Lokomotiven der St. Gotthardbahn, welche jüngst in Betrieb genommen wurden, haben eine Länge von 14 Meter incl. Tender bei einem Gewicht von ungefähr 60 Tons. Sie sind stets zu zwei hintereinander gekuppelt und müssen 120 Tonnen ihres Eigengewichtes, ferner sechs Salonwagen und einen Beiwagen ziehen. Die Geschwindigkeit, welche dieser Zug im Sommer erreicht, beträgt bei einer Steigung von 26 Meter 40 bis 50 Kilometer in der Stunde, jedoch 105 Kilometer in der Ebene. Die Leistungsfähigkeit dieser beiden neuen Compound-Lokomotiven beträgt 1200 Pferdekräfte. Die mittlere Geschwindigkeit beträgt sonach 60 Kilometer, so daß man nunmehr die Fahrt von Luzern nach Chiasso in $4^1/_2$ Stunden zurücklegen kann, während man bei den früheren Maschinen volle 6 Stunden dazu benöthigte.

Literarisches.

Taschenbuch für den österreichischen Eisenbahn-Betriebs-Beamten für das Jahr 1896. Bearbeitet von Wilhelm Hoffmann, Revident der k. k. General-Direktion der österr. Staatsbahnen. Verlag von J. L. Pollak.

In gedrängter und dabei übersichtlicher Weise faßt das Büchlein alle jene Daten aus dem Eisenbahnwesen zusammen, die für den Eisenbahn-Betriebs-Beamten von besonderem Interesse sind. Mit außergewöhnlichem Geschick hat der Bearbeiter es verstanden, das reiche Material zu sichten und zweckmäßig zusammenzustellen, so daß der österreichische Betriebsbeamte einen äußerst nützlichen Stoff jederzeit zur Hand hat. Die schmucke, solide Ausstattung erhöht den Werth des Büchleins noch wesentlich.

Verlobung war nämlich Karl der Freund, der Vertraute und Anhänger einer vornehmen Verbindung venezianischer Jünglinge gewesen, die unter dem Schein eines feinen Benehmens sich in Betreff der Ehe zu den verwerflichsten Grundsätzen bekannten.

Sie betrachteten das Leben als ein großes steeple-chase, ein wahres Wettlaufen zum Ziel, in welchem ein jeder zur Erreichung seiner selbstsüchtigen Zwecke das Mögliche thun solle. In diesem rasenden Wettstreit repräsentirt die Frau das Ziel und der Gatte das Stacket. Er ist das Hinderniß, das man entweder vermeiden oder überreiten muß. Und der ruchloseste Anschlag wird als erlaubt angesehen, um die Partie zu gewinnen, und man huldigt jeder mit Scharfsinn und List ins Werk gesetzten Gewaltthat. Karl, der nun selbst Ehemann gewordene, wußte sich von der Strafe der Wiedervergeltung bedroht und nahm sich darum fest vor, auf der Hut zu sein, um nicht Schaden und Spott zu erleiden.

Während so mancherlei Gedanken auf Karl einstürmten, der durch das gegenwärtige Glück und die Gefahren der Zukunft in verschiedenem Sinne beunruhigt wurde, beobachtete er mit verstohlenen Blicken die unmuthsvollen Bewegungen der im Gespräch mit der gegenübersitzenden Dame immer lebhafter werdenden Gattin, welche in Haltung und Geberden eine Grazie entfaltete, die seinen Sinnen heimliches Entzücken einflößte.

Bei Ankunft in Mestre wurden alle Wagenthüren geöffnet und die Schaffner riefen: „Wagenwechsel nach Treviso, Conegliano, Udine; einsteigen nach Padua, Vicenza, Verona, Brescia, Milano". . . .

Nun gab es ein Aus- und Einsteigen von ängstlichen und eiligen Reisenden; der eine verlangte Auskunft, der andere warf sein Gepäck auf die Mitreisenden und kaum war eine Person aus dem Wagen gestiegen, so waren schon mehrere da, die sich um den frei gewordenen Platz stritten. Aus dem Abtheil der Neuvermählten gingen die beiden Brüder und der deutsche Herr mit der Brille, während zwei Offiziere der Armee und ein junger Mann aus Venedig einstiegen.

Beim Erscheinen dieses letzteren fühlte Karl, wie er eine Gänsehaut bekam, denn es war gerade einer der verwegensten von seinen früheren Zechbrüdern, und es lagen auch Anzeichen vor, daß dieser angefangen hatte, Adele den Hof zu machen, als aus unbekannten Ursachen die Dinge eine andere Gestalt annahmen und das Mädchen den Erklärungen des künftigen Gatten entgegenkam, der auch von der Familie mit Freude aufgenommen wurde, bis die Verbindung schließlich zu Stande kam.

Karl ließ sein Mißbehagen sich nicht anmerken, er drückte dem Freunde die Hand, der seinerseits die artigsten Glückwünsche den Neuvermählten darbrachte, wobei Adele, welche mit einer würdevollen Kopfneigung dankte, etwas erröthete.

Bald darauf setzte sich der Zug wieder in Bewegung. Die Damen nahmen wieder ihr Gespräch auf, aber Aller Augen waren auf die junge Frau gerichtet, doppelt interessant: wegen der Beglückwünschung durch den jungen Herrn und wegen ihrer hervorragenden Schönheit. (Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

Von dem im Verlage von Max Babenzien in Rathenow erscheinenden Sammelwerke: „**Deutschlands Ruhmestage 1870/71**“, dessen wir bereits früher lobend Erwähnung thaten, sind uns nunmehr die Lieferungen 6—9 zugegangen. Dieselben enthalten die Schilderungen von Hugo Ehrenberg: „Feldzugserinnerungen eines Fünfunddreißigers“. Verfasser, der in den Reihen des 35. Regiments den Feldzug mitgemacht, schildert die letzten Tage vor Metz, den Marsch an der Loire, die Kämpfe bei Orleans und Le Mans, den friedlichen Rückmarsch und endlich das Garnisonleben in der Champagne warm, lebenswahr und frisch. Dabei sind seine Darstellungen, wenn es geht, auch mit jenem trefflichen Humor durchwürzt, der den sich zum größten Theil aus Berlinern rekrutirenden Bern eigen ist. — Erneut sei das Werk allen ehemaligen Militärs zur Anschaffung empfohlen.

Dank.

Allen freundlichen Lesern, die uns in so wohlmeinender Weise ihre Glückwünsche zu Theil werden ließen, sei hierdurch herzlichst gedankt.

Hierbei sei nicht unterlassen, mitzutheilen, daß uns noch eine besondere Freude und Genugthuung zu Theil wurde durch ein äußerst verbindliches Handschreiben des Badischen Eisenbahn-Ministers, Herrn von Brauer, welcher in Bezug auf die Kalender u. A. schreibt:

Euer Wohlgeboren

danke ich verbindlichst für die freundliche Zusendung der beiden Eisenbahn-Kalender. Ich habe namentlich auch in dem „Familien-Almanach“ mit Interesse gelesen und bin der Ueberzeugung, daß sich beide Kalender durch ihren gediegenen Inhalt im Kreise der Fachgenossen immer mehr Freunde erwerben werden.

Mit vorzüglichster Hochachtung

Karlsruhe, Sylvester 1895.

v. Brauer, Minister.

Wir sehen darin von Neuem eine wohlwollende Förderung unserer Bestrebungen und werden nach wie vor mit Eifer bemüht sein, diese würdig fortzusetzen.

Briefkasten.

Ulm. Besten Dank für die Zeitungsnachricht. Wir werden die betr. Anzeige, sobald sie vertragsmäßig erledigt ist, nicht mehr aufnehmen. — **Gr.** in —h—. Der betr. Artikel hat bereits in Nr. 35 des vorigen Jahrganges gestanden. — **Sofia.** Wir hoffen, daß die Flügelrad-Kalender nunmehr dort eingetroffen sind und gefallen werden. — **G—r.** Sie werden die Veröffentlichung von Vereinsberichten sehr erleichtern, wenn Sie uns nicht das Protokoll über die Sitzung, sondern einen knappen Auszug, der trotzdem alles Wesentliche enthält, einsenden. — **St.** in **M.** Als bestes geographisches Kartenwerk empfehlen wir Ihnen sowie allen Interessenten Opitz und Böhme's Eisenbahn-Atlas, von denen bis jetzt die Ausgaben Deutschland und Rußland erschienen sind. Berufen Sie sich bei etwaiger Bestellung auf uns. — **Gr. X.** a) Die Angelegenheit macht noch einen Werdeprozeß durch. Bedenken Sie doch die Kürze der Zeit, und Sie werden zugeben, daß Geduld das einzige Mittel ist, mit der Sie hier etwas fördern können. — b) Wenden Sie sich an die Verwaltung des D. E.-B.-V.'s. — **R.** in **Karlsruhe.** In nächster Nummer. — Dank und Gruß. — **M.** in **L.** Wir stimmen Ihrer Ansicht zu, daß das Erscheinen der Kalender früher stattfinden müßte, und es ist nun auch in Aussicht genommen. Allein für diesmal lagen leider die Verhältnisse so, daß wir nicht eher herauskommen konnten. Im Uebrigen Dank und Gruß. — **E. W., Berlin.** Die „zwanglosen Hefte für Lernende“ können Sie durch jede Buchhandlung, aber auch durch unsere Vermittelung erhalten. Preis 30—50 Pfge. — **Insterburg.** Stat.-Assist. Kl. Besten Dank für Ihre freundlichen Wünsche. Ihrer Bitte, dieselben in's Blatt aufzunehmen, entsprechen wir hiermit gern in der Hoffnung, daß sie sich bald erfüllen mögen. „Dem Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine wünsche ich als Abonnent Ihres schönen und inhaltsreichen Blattes zum Jahreswechsel ein ferneres Gedeihen zum Wohle aller Eisenbahner. Die wirksame Thätigkeit und das stete Fortentwickeln des Vereins wird auch hier mit Freuden begrüßt. Leider muß ich anerkennen, daß im fernsten Osten der sogenannte Altpreuße noch seinen langen Winterschlaf hält, hoffe aber, daß auch wir in nächster Zeit endlich erwachen und Ihrem guten Beispiele folgen werden, damit ein Anschluß an den weiter vorgeschrittenen Westen erreicht wird.“ — Hierzu sei unsererseits noch bemerkt, daß Sie dort bereits ein gutes Vorbild haben in dem aufblühenden Ortsbezirk Illowo. Ermunternd für alle dortigen Eisenbahner dürfte es auch sein, zu wissen, daß der Präsident der Kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig, Herr Thomé, Ehrenmitglied des D. E.-B.-V.'s ist. — **Waldshut. Cannstatt. Horb.** Leider zu spät eingegangen, um in Nr. 1 erscheinen zu können.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der **Theater-Buchhandlung Eduard Bloch** in **Berlin** bei, auf den wir unsere geehrten Leser hiermit besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere verehrlichen Leser, den Prospekt für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

Einbanddecken

für die

Deutschen Verkehrs-Blätter

in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,50 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Eisenbahnschule Altenberg

— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt. — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Normal-Geldschwingen.
(Gesetzl. geschützt)
Aeusserst pract., für jed. Kassen- u. Zahlungsverk. unentbehrl. Verschieden-artigste Ausstattung u. Gröss. auch mit Deckel, Verschluss und Banknotentasche. Prospecte frei durch Postsecretair **E. Behm** - Parchim.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Neu! Patent-Zithern (neu verbess.) Thatsächl. von Jed. in 1 Stunde nach d. vorzügl. Schule ✠ **ohne Lehrer und ohne Notenkenntn.** ✠ erlernb. Größ. 56×36 cm, 22 Saiten, **hochf. und haltbar gearbeitet. Ton wundervoll. (Prachtinstr.)** Prs. nur Mk. 6.— m. Schule und allem Zubehör. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt. **O. C. F. Miether**
Hann. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.
NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 kl. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von d. Güte u. Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D O.

Als stets passendes **Präsent** empfehle:

Gloystein's umwendbare Stehkragen und Binden

in hocheleganten Dutzendkartons.

Kragen Hansa	à	50 Pfg.
„ Lloyd	à	60 „
Binde Bremа	à	60 „
„ Roland	à	125 „

1 Garn. = 3 St. **Knöpfe** 50 Pfg.

Porto 30 Pfg. Verpackung frei.

Bei gefl. Bestellungen wird um Angabe der Weite des Rockkragens, innen an der Nath gemessen, ersucht.

Bremen.

J. D. Heinen.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Nur tausender Pfarrer, Lehrer, Beamter etc. über seinen **Holländ. Lob** Tabak hat **B. Becker** in **Seesen** a. H. Ein 10 Pfd. Beutel fco. **acht** Mk.

Pianinos, Harmoniums
von M. 350.— an. von M. 80.— an.
Amerik. Cottage-Orgeln, Flügel, Klavier-Harmoniums.
Anerk. beste Bezugsquelle. Höchster Rab. Alle Vortheile. Illustrirter Katalog, der grösste seiner Art, gratis und frei.
Wilh. Rudolph in Giessen Nr. 159.

Digitized by Google

Die beste Reklame ist die Ware selbst.

Besonders beliebte holländische Cigarren:

№ 5	Pr. Manilla	37,50 M.	№ 10	La Perfuma	46 M.
„ 7	Pevas	40,— „	„ 16	Brasiliana	52 „
„ 8	Diadema	43,— „	„ 19	El Rey	60 „

Lange helle Façon Exportation 65 M.

Versuchskistchen à 100 Stck. in 5 Sorten 3,45; 4,25; 4,85; 6,20; 11,50; 8,85 M. 500 Stück franko. Spezielles Preisverzeichnis auf Verlangen gratis und franko.

Orsoy'er Cigarren- und Tabakfabrik

H. Dahlschen & Cie. in **Orsoy** holl. Grenze.

Entwurf u. Bearbeitung v. C. Opitz.

Infolge besonderer Vereinbarung mit der Verlagshandlung sind wir in den Stand gesetzt, unseren Abonnenten den in Nr. 21 v. J. als bei der Redaktion eingegangen, unter „Literarisches" mit verzeichneten

Eisenbahn-
und
Verkehrs-Atlas
von Europa

von Dr. W. Koch u. C. Opitz **zu ermäßigtem Preise** zu liefern, u. zwar die bisher vorliegenden, **jede ein in sich abgeschlossenes Ganzes** bildend. Abtheilungen:

Deutschland, 26 Haupt- und 14 Nebenkarten, 1 Nachtrags- und 1 Uebersichtskarte **mit vollständigem Ortsverzeichniß**, nebst **Supplement: Neuorganisation der Preuß. Staatsbahnen** mit vollständigem Stationsverzeichniß — eleg. gebunden

statt 12 Mark für 8 Mark.

Rußland, 28 Haupt- und 12 Nebenkarten, sowie 1 Uebersichts- und 1 Ergänzungskarte **mit vollständigem Ortsverzeichniß** (deutsch-russisch und russisch-deutsch) eleg. gebunden

statt 10 Mark für 7 Mark.

Die zu Hunderten vorliegenden ausgezeichneten Urtheile von maaßgebenden Behörden und den hervorragendsten Fachorganen, sowie der vornehmen Tagespresse entheben uns jeder besonderen Anpreisung des schönen Werkes.

Die Expedition der „Deutschen Verkehrs-Blätter".

Indische Colibri-Finken
reizende bunte Sänger, à Paar 5 Mark. Versand unter Garantie lebender Ankunft. Ill. Preisliste 20 Pfg.
H. Kumss, Warmbrunn i. Schl.

Hochinteressantes Geschenk!

Apparat enthält ein Rauchservice, Kartenpresse, abwaschbare Pergament-Tafel, Cigarrenspitzensammler und Bleistifthalter. Obigen Apparat liefere ich auch mit Musikwerk, 2 Stück spielend, sehr interessant. Nach jedesmaligem Notiren spielt der Apparat eine Musikpiece. Apparat mit Musikwerk zu Mk. 7,50, 8,25 und 9,— franco, auch gegen Nachnahme.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken,
Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

K. Pr. Hofpianofortefabrik Carl Mand
in Coblenz a. Rhein
(Mit Dampfbetrieb.) **(Gegründet 1835.)**

Empfohlen von Abt, Brahms, von Bülow Jaëll, Liszt, Maskowsky, Servais, Thalberg und Wagner etc.

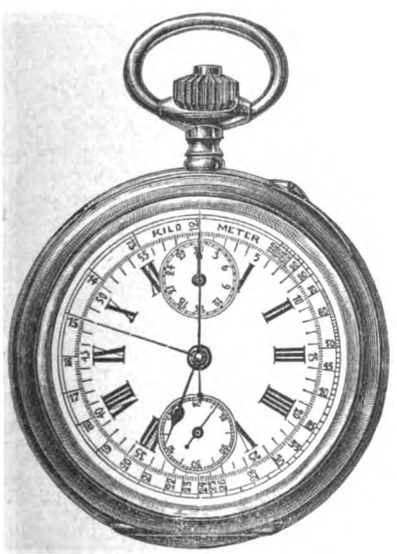
Hoflieferantin Ihrer Majestät der Kais.-Königin Augusta und Sr. Kgl. Hoheit des Landgrafen v. Hessen. — Mit 17 ersten Ausstellungspreisen gekr.

liefert den Titl. Herren Verkehrsbeamten ihre prachtvollen
Pianinos und Flügel
zu ganz besonderen Vorzugspreisen und Bedingungen franco! Preisliste und Vertrag gratis und postfrei.
Feinste Referenzen a. d. Kreise der Hrn. Verkehrsbeamten

№ 12 „La Cosa" mild sehr beliebt, 400 Stück frco 18,40 Mk. Probezehntel excl. Porto 4,60 Mk. Beamte 2 Mon. Ziel. Garantie: Zurücknahme. Ketels & Hagemann, holl. Cigarren- & Tabakfabrik, Orsoy (holl. Grenze).

Viel Geld
sparen Sie beim Bezuge von Anzug- u. Paletot-Stoffen direct v. Tuchfabrikplatz. Neueste Muster frc. Abgaben jed. Maasses zu Fabrikpreisen.
Franz Böhme, Cottbus V.

Vertragsfirma { des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover, „ Vereins deutscher Lokomotivführer und Heizer, „ Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins. Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten erhöhten Cassa-Rabatt.



Chronograph (Geschwindigkeitsmesser) System Glashütte, Marke „Saxonia" mit neuester Capteyn'scher Zifferblatteintheilung

Begr. 1878. Die Uhren-Fabrik von Begr. 1878.

Albrecht Költzsch in Dresden-Gruna

betreibt als **Spezialität** die Fabrikation **silberner u. goldener Chronographen, sowie vernickelter und silberner grosser (24‴ und 26‴) Dienstuhren** mit Ia. Werken nach Glashütter System, Marke „Saxonia" u. empfiehlt ferner als besonders preiswerth:

Taschenuhren couranter Genres:

Silberne Damen-Cylinder-Remontoir,	0,800	fein,	von Mk.	14—	30
Goldene „ „ „	0,585	„	„ „	23—	115
Silberne Herren-Cylinder-Remontoir,	0,800	„	„ „	14—	28
„ „ Anker- „	0,800	„	„ „	24—	50
Goldene „ „ „	0,585	„	„ „	65—	200
Chronographen } in Silber und Gold {			„ „	60—	400
Répétir-Uhren }			„ „	160—	600

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne Herren-Anker-Remontoir,	0,800	fein,	von Mk.	32—	100
Goldene Damen- „ „	0,585	„	à „		110
„ Herren- „ „	0,585	„	von „	85—	300
„ Damen- „ Savonnette	0,585	„	à „		150

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne Anker-Remontoir,	0,900	fein,	von Mk.	150— 250
Goldene „ „	0,585 u. 0,750	fein „	„	250—1500

Grösstes Lager in Schmucksachen, Wand-, Stand- u. Weckeruhren, sowie Musik- und optischen Instrumenten aller Art. Silber- und Alfénide-Geräthe.

Alle Uhren, Gold- und Silberwaaren tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Illustrirtes Preisbuch gratis und franco (ca 1600 Abbildungen).

Für die Herren Beamten Ziel nach Vereinbarung.

Vertragsfirma { des Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen, der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt a. Main, des Bayerischen Förster-Vereins (anerkannter Verein).

Vertragsfirma { des Vereins der Beamten der K. S. Staats-Eisenbahnen, „ Landes-Vereins württembergischer Verkehrsbeamten, „ „ Gr. Bad. Staatseisenbahn-Beamten. Jubiläums-Comités erhalten m. Rücks. auf d. edlen Zweck grossen Preis-Nachlass.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.

Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt Juwelier Breslau.** Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen
ohne Preiserhöhung.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene, unabhängig von der Beitragsdauer, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine (60000 Mitglieder) begründete auf versicherungstechnischen Grundsätzen aufgebaute

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Beitrittsberechtigt sind alle Beamte, einschliesslich der Lehrer, Aerzte, Rechtsanwälte, Architekten etc., wie auch alle im Vorbereitungsdienst stehende Personen. Drucksachen etc. werden auf Ersuchen portofrei zugesandt durch die Ortsausschüsse, Verbandsvereine, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Mk. 48.

Die Nähmaschinen-Fabrik M. Wolff,

Berlin C., Neue Grünstraße 27,

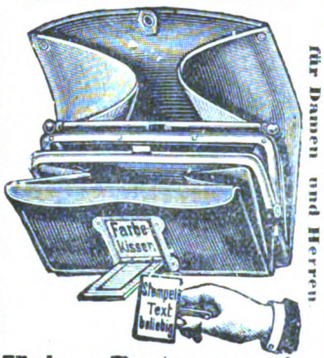
deren Erzeugnisse durch ihre unbedingte Reellität über ganz Deutschland in allen Beamten-Kreisen schnell Eingang gefunden haben — verkauft direkt ohne Zwischenhändler ihre anerkannt beste hocheleganteund mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehene hocharmige Familien-Nähmaschine mit Verschlußkasten und zum Fußbetrieb eingerichtet incl. sämmtl. Apparate und Verpackung für Mark 48. Alle Arten Handwerkermaschinen zu dementsprechend billigsten Preisen. **30tägige Probezeit und 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekte mit Anerkennungen kostenlos und frei

Stempel

jeder Art

von Metall und Kautschuk, auch mit verstellbarem Datum und fortlaufender Nummer liefert gut und billigst

Stempel-Kaiser
Berlin SW. Friedrichstr. 47.
Eigene Erfindung und Specialität.



Kaiser-Portemonnais
aus einem Stück echt Seehund- oder Juchtenleder mit beliebigem Stempel 3,50 Mk. Porto 20 Pf. — **Ueber 100000 sind schon verkauft!** Es ist auch zu schön, einen Stempel mit seiner Adresse **stets zur Hand** zu haben, um damit Briefe, Karten, Postanweisung., Bücher, Rechnungen etc. stempeln zu können. Jeder lasse sich eins zur Probe kommen oder Musterbuch gr. u. fr. direct aus der Fabrik vom Erfinder und alleinigen Fabrikant **Theod. Kaiser**, Berlin, Friedrichstrasse 47.

Ich bezeuge hiermit gern, dass **alle** von Herrn **Kaiser** gelieferten Stempel vorzüglich und sehr preiswürdig sind. Sup. **Friedemann**, Greifenberg i. Pom.

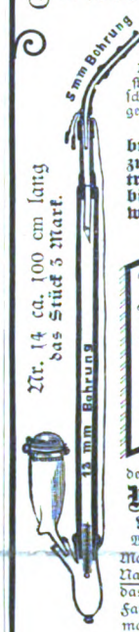
Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00, 3,00 per Dtzd.
Sanitäts-Tabake per Pfd. Mk. 0,75, 1,00, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen: **Richard Berek.**

Weisswein

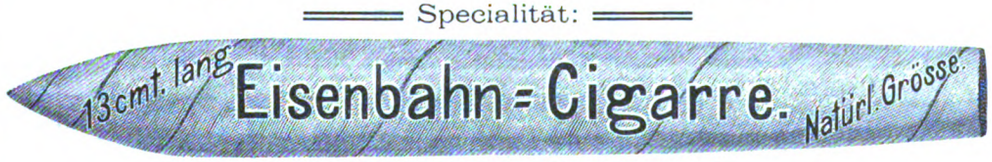
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Wir empfehlen unser reich assortirtes

Cigarren- und Tabak-Lager.

Specialität:



pr. Mille Mk. 60,—.

Steinert & Pietrowicz

Lieferanten des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins

Berlin SW., Friedrichstr. 249.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**

Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Familien-Nachrichten.*)

Ein **kräftiger Junge** wurde uns heute geboren.

Magdeburg, 27. Dezember 1895.
Stations-Assistent **Carl Ed. Schmidt** und Frau.

*) Die Aufnahme von Familien-Nachrichten erfolgt bis zu 4 Zeilen für unsere Abonnenten unentgeltlich; jede weitere Zeile kostet 10 Pfg.

Inhalt: Zum neuen Jahre. — Aus dem Reichsetat für 1896/97. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Technisches. — Vermischtes. — Literarisches. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle. — Feuilleton: Die Brautnacht.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 1. Leipzig, den 2. Januar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Am 16. Dezember 1895 Abends 8 Uhr fand an Stelle des ausfallenden Vortrages des Herrn Sanitätsrath Dr. Brähmer eine Klarlegung der Kassen des Vereins durch den Vorsitzenden statt. Die Versammlung war leider infolge des sehr schlechten Wetters nur schwach besucht. — Besonders empfohlen wurde die Unfallversicherung, welche Hilfe bei allen unverschuldeten körperlichen Unfällen bietet. Eingehend besprochen wurden die Pensionszuschuß- und die Sterbegeldkasse, auch die Spar- und Darlehnskasse in den Vordergrund gehoben und um Einzahlung von Spargeldern gebeten. Am 28. Januar 1896 Abends findet im Feenpalast, Burgstraße, die Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers und die Gedenkfeier des 25jährigen Reichsjubiläums statt. Die Feier wird sich in diesem Jahre noch viel großartiger als die im vergangenen Jahre gestalten. Mit Rücksicht auf die Ueberfüllung im vergangenen Jahre und darauf, daß über 1000 Personen zurückgewiesen werden mußten, werden nur 3000 Personen zugelassen. Es steht jedem Mitgliede frei, 2 Personen einzuladen. Die Ausgabe der Programme und Lieder erfolgt bereits von Anfang Januar 1896 ab gegen Zahlung von 50 Pfg. durch die Vertrauensmänner. In der Fidelitas tritt das gesammte Künstlerpersonal des Feenpalastes auf. Zum Festausschuß wurden gewählt: Stations-Assistent Scharr als Vorsitzender, Stations-Assistent Tornau, Fracke, Dietrich, Bahnmeister 1. Kl. Ulrich, Telegraphenmstr. Grau und Werkmstr. Franke 8.

Im Weiteren wurde der Verbandstag Deutscher u. Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine 1896 in Berlin besprochen. Außer den vielen bereits schriftlich und mündlich angebrachten Bitten, stellte die Versammlung den Antrag, aus wohlerwogenen internen Gründen die Zeit von September auf Juli oder Anfang August zu verlegen und wurde der Bezirks-Vorstand beauftragt, hierin die weiteren Verhandlungen anzuknüpfen. Auch das Programm wurde im großen Rahmen besprochen und wurden dementsprechend Vorschläge gemacht. Wir kommen auf diese zurück. Der nächste Vortrag findet Montag, den 6. Januar 1896 statt.

Ortsverein Braunschweig.

Zu der am 18. Dezember im Hotel „Preußischer Hof" stattgehabten Versammlung hatten sich einige 30 Mitglieder eingefunden. Es wurde zunächst über das Wintervergnügen vom 20. November Bericht erstattet und Rechnung gelegt. Da die Ausgaben für dasselbe durch die Einnahmen nicht vollständig gedeckt werden, so wurde einstimmig beschlossen, den Fehlbetrag aus der Kasse des Ortsvereins zu decken. Alsdann wurde seitens des Kollegen Herrn Eckhardt der Antrag gestellt, bei ferneren vergnüglichen Veranstaltungen des Ortsvereins den Geschäftsleuten, mit denen Rabattabschlüsse gemacht sind, freien Zutritt zu gewähren. Die Berathung dieses Antrages wurde vertagt. Ferner wurden vom Vorsitzenden wiederum mehrere Firmen bekannt gegeben, mit welchen neuerdings Rabattabschlüsse in Kraft getreten sind; auch wurde den Mitgliedern bekannt gegeben, daß nunmehr bestimmt am 12. Januar der Vereinsdirektor Herr Schirmer aus Hannover im großen Saale des Wilhelmsgartens einen Vortrag über das Streben und Wirken des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins für seine Mitglieder halten wird; im Monat Februar wird Herr Ingenieur Natelis den zugesagten Vortrag halten und im Monat März Herr Eisenbahn-Sekretär Benecke über Post und Eisenbahn sprechen. Wegen des Lesens des Vereinsorgans, welches vom Vorsitzenden angelegentlichst empfohlen wurde, bezw. wegen Bezug der Sonder-Ausgabe der Vereins-Nachrichten werden bei den Mitgliedern noch besondere Einladungen in Umlauf gesetzt werden. Der offizielle Theil der Sitzung wurde erst um 12 Uhr mit einem Hoch auf Se. Maj. den deutschen Kaiser geschlossen.

Ortsverein Goslar.

Die auf den 15. Dezember, Nachmittags 5 Uhr anberaumte Versammlung unseres Ortsvereins wurde eröffnet vom Vorsitzenden, Herrn Stationsvorsteher Schulz, indem er die Erschienenen begrüßte und herzlich willkommen hieß. In seiner Ansprache kam er zunächst auf das am 30. November d. J. abgehaltene Stiftungsfest zurück, sprach seine Freude über den guten Verlauf des Festes aus und gedachte auch mit dankenden Worten des Vergnügungs-Komitees. Darnach führte der Herr Redner weiter aus, daß seine Thätigkeit als Vorsitzender unseres Vereins infolge seiner Versetzung nach Oschersleben am 1. Januar ihr Ende erreiche. Es würde für ihn eine Beruhigung sein, bei seinem Scheiden von hier das Bewußtsein mitzunehmen, daß der Ortsverein wieder unter der Leitung eines strebsamen geeigneten Vorsitzenden stehe. Herr Schulz wünschte dem Vereine ferneres Blühen und Gedeihen und schloß seine Ansprache mit einem Hoch auf den Verein. — Hierauf dankte Herr Stations-Assistent Ehrhardt für das dem Festausschuß ertheilte Lob, verfehlte dann aber auch nicht, die großen Verdienste des Herrn Vorsitzenden besonders hervorzuheben und ihm dafür im Namen des Vereins herzlichst zu danken und ihm ein enthusiastisch aufgenommenes Hoch zu bringen. — Als zu wählende Vorsitzende wurden in Vorschlag gebracht die Herren: Stations-Vorsteher Plaß in Langelsheim, Bahnmeister Holzberg und Stat.-Assistent Ehrhardt zu Goslar. Da ein besonderer Wunsch dahin ging, der Vorsitzende möchte möglichst am Sitze des Vereins wohnen, so fiel einstimmig die Wahl auf Herrn Ehrhardt-Goslar, welcher das Amt dankend annahm. — Der Vorsitzende, Herr Schulz, erläuterte nun die Vereins-Ziele und ließ auch den bezüglichen Artikel in Nr. 50 der „Deutschen Verkehrs-Blätter" vorlesen. In seiner Rede setzte der Vorsitzende die sämmtlichen Wohlfahrts-Einrichtungen des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins auseinander. Auch der Sonder-Vereins-Nachrichten wurde hierbei Erwähnung gethan und solche angelegentlichst empfohlen. Im Weiteren gedachte Herr Schulz des mitanwesenden Herrn Stations-Verwalters Götze zu Grauhof, welcher nach Sollingen versetzt wird und den er durch herzliche Abschiedsworte ehrte. — Mit einem Hoch auf Se. Maj. den Kaiser Wilhelm II. wurde nach einer allgemeinen Unterhaltung die alle Theile befriedigende und unsere Vereinsaufgaben wesentlich fördernde Versammlung geschlossen.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Vortrag.

Am Montag, den 6. Januar 1896, Abends 8 Uhr findet im großen Saale von „Kellers Festsälen", Cöpenickerstraße 96/97, der **4. Wintervortrag** statt.

Thema:

„Die Königin Luise, ein Vorbild der deutschen Frauen."

Referent: Herr Professor Dr. theol. et phil. Fr. Kirchner, Dozent an der Humboldt-Akademie ꝛc.

Zu diesem patriotischen, hochinteressanten Vortrage werden alle Mitglieder, auch die auswärtigen, nebst deren Frauen und erwachsenen Töchtern eingeladen. Auch diejenigen Eisenbahnbeamten, welche dem Verein noch nicht angehören, aber beizutreten beabsichtigen, sind mit ihrer Familie herzlich willkommen.

Wir bitten um recht rege Betheiligung, da wir stolz sein müssen, daß dieser weit über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus berühmte Gelehrte uns die Ehre eines Vortrages giebt.

Die Mitglieder erhalten nach A. V. 677/95 freie Fahrt.

Berlin, den 23. Dezember 1895.

Für den Gesammt-Vorstand:
Scharr, Stat.-Assistent, Vorsitzender.

Circular

an alle Beamte des Eisenbahndienstes der Direktion Bromberg.

Die Herren Dienststellen-Vorsteher werden höflichst gebeten, dieses Cirkular sehr gefälligst allen ihnen unterstellten Bureau-, Stations-, Abfertigungs-, Kassen-, Bau- und Werkstattsbeamten, als auch den Fahrbeamten, Rangirmeistern, Weichen-

Digitized by Google

stellern, Wagenmeistern, Lademeistern. Bahnsteigschaffnern, Portiers, Maschinenwärtern, Bahnwärtern pp. zur Kenntnißnahme zugänglich machen zu wollen.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion Bromberg macht durch Amtsblatt Nr. 54 bekannt:

„Am Sonntag, den 5. Januar 1896, Nachmittags 3½ Uhr, wird im Saale des Hotel zum „Kaiserhof" zu Schneidemühl der Vorsitzende des Ortsbezirks Berlin des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins Hannover, Stations-Assistent Scharr aus Berlin, einen Vortrag über: „Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein, seine Ziele und Wünsche" halten. Soweit es das dienstliche Interesse gestattet, kann den Beamten Urlaub und der etwa erforderliche Freifahrtschein — wenn sie darum nachsuchen — zur Anhörung des Vortrages von den Dienststellenvorstehern ertheilt werden.

Wir gestatten uns, **alle** Beamte des Eisenbahndienstes zu diesem Vortrage einzuladen und ihnen den Beitritt zum Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein ans Herz zu legen.

Der Verein ist auf sicherer Basis gebaut, bewahrt in jeder Beziehung seine Loyalität gegen die Verwaltung und deren Maßnahmen und kennt nicht die Bevorzugung eines einzelnen Standes. Der Verein will den Sinn für Patriotismus und Pflichttreue pflegen, den Geist der Zusammengehörigkeit aller Eisenbahnbeamten ohne Sonderinteresse wecken, dem wirthschaftlich Schwächeren helfen und jedem Einzelnen in allen Lagen des Lebens und des Berufes berathend und unterstützend zur Seite stehen.

Kollegen! Folgt unserem Rufe, „denn aus sich selbst heraus muß sich der Eisenbahnbeamtenstand heben und entfalten zur Ehre des Berufs und des Vaterlandes."

Mit kollegialischem Gruß

Der Bezirks-Vorstand von Berlin.

Scharr, St.-Assist. Vorsitzender. Degenhardt, St.-Assist. Schriftführer. Tornau, St.-Assist. Schatzmeister.

Die Beisitzer.

Thiele, St.-Vorst. Lang, Betr.-Sekretär. Hinzmann, St.-Assist. Voigt, Zugführer. Schurdel, Rangirmeister.

Vertrauensmannsbezirk Schneidemühl.

Kaps, Stat.-Assist.

Ortsverein Braunschweig.

Am Sonntag, den 5. Januar l. J., Abends 9 Uhr

Monatsversammlung

im „Hotel Preußischer Hof". Das Erscheinen sämmtlicher Mitglieder ist dringend erwünscht. **Der Vorstand.**

Ortsverein Braunschweig.

Am Sonntag, den 12. Januar, Nachmittags 4 Uhr im großen Saale des „Wilhelmsgartens"

Versammlung.

Vortrag des Vereinsdirektors Herrn Ch. Schirmer aus Hannover über: **„Das Streben und Wirken des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins für seine Mitglieder".**

Hierzu werden die Herren Eisenbahnbeamten jeden Ranges und jeder Dienstrichtung aus Nah und Fern freundlichst eingeladen.

Der Vorstand.

---

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 5. Januar 1896, Nachmittags 3 Uhr in der „Goldenen Krone" (Berliner Straße)

Versammlung.

1. Erinnerungen aus dem Kriege von 1870/71. (Fortsetzung). Herr Eisenbahndirektor Mackensen. — 2. Literarische Erscheinungen. — 3. Vereinsnachrichten.

Einer Anregung aus der Versammlung vom 15. Dezember folgend, haben wir den Beginn auf **3** Uhr festgesetzt, bitten aber dringend um pünktliches Erscheinen.

Kollegen-Nichtmitglieder sind als Gäste willkommen.

Der Bezirks-Vorstand.

Vereinigung der Sächsischen und Preußischen Eisenbahn-Beamten zu Leipzig.

Zu dem **am 18. Januar 1896** im Etablissement „Sanssouci", Elsterstraße, Abends von 8 Uhr ab stattfindenden

Festkommers

zur 25jähr. Jubelfeier der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches werden hierdurch sämmtliche Herren Beamte und Hilfsbeamte der Leipziger Bahnhöfe und Nachbarstationen freundlichst eingeladen.

Fest-Programme, welche zum Eintritt berechtigen, sind vom 4. Januar 1896 ab für die Sächsischen Beamten bei den Hebestellen des Beamten-Vereins, für die Preußischen Beamten auf dem Magdeburger Bahnhofe bei den Herren Hahn, Frohn, Hartleb und Lange, auf dem Thüringer Bahnhofe bei den Herren Hummes und Prüfer, auf dem Berliner Bahnhofe bei den Herren Frühauf und Naumann, auf dem Eilenburger Bahnhofe bei Herrn Försterling, und für die Beamten der auswärtigen Stationen bei einem der vorgenannten Herren zu entnehmen.

Der Festausschuß.

Fleischhammer. Försterling. Frohn. Frühauf. Hartleb. Hempe. Hessel. Lange. Müller. Riethausen. Spott.

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Gutachten der Vereinsverwaltung, betr. Wittwenpension.*)

Das Diensteinkommen des Mannes steht der Wittwe A., da der erstere am 1. Mai 1895 verstorben ist, für die 3 auf den Todesmonat folgenden Monate, also bis Ende August zu. Da das Gehalt bis Ultimo Juni bereits gezahlt war, ist nur noch das Gehalt für die beiden Monate Juli und August zu zahlen. In der Voraussetzung, daß die Frau nicht um mehr als 15 Jahre jünger war als der Mann und daß die 3 jüngsten Kinder aus der Ehe mit der hinterbliebenen Wittwe stammen, beträgt die Staatspension für die Wittwe nach diesseitiger Berechnung 185 Mk jährlich und das Erziehungsgeld für jedes der in Betracht kommenden 3 jüngsten Kinder 37 Mk. jährlich. Es ist der Berechnung ein Gehalt von 1100 Mk., der durchschnittliche Wohnungsgeldzuschuß = 112,80 Mk. und der pensionsfähige Theil der Nebenbezüge mit 300 Mk. zu Grunde gelegt bei einer anrechnungsfähigen Militär- und Staatsdienstzeit von zusammen 17 Jahren. Bei Angabe des Einkommens mit 1212 Mk. ist vermuthlich dort insofern ein Irrthum vorgekommen, als die Nebenbezüge nicht berücksichtigt worden sind. Eine Berechnung des Wittwengeldes und der Erziehungsgelder nach Maßgabe des Thüringischen Pensionskassenstatuts kann bei dem Mangel jeglicher Unterlagen nicht stattfinden. Es fehlt vor allen Dingen die Angabe, in welchen Zeiträumen und in welcher Höhe der Verstorbene Zulagen erhalten hat. Diese Angabe ist unerläßlich, da die Wittwenpension nach Prozenten der bezogenen Gehaltssätze berechnet werden muß. Es wird anheimgestellt, die fehlenden Angaben eventuell nachträglich zu machen.

Nach den weiter gemachten Angaben beträgt die anrechnungsfähige Dienstzeit vom 15. Oktober 1873 bis Ende August d. J. 21 volle Jahre, das anrechnungsfähige Diensteinkommen 1212,80 Mk. Nach diesseitiger Berechnung ergiebt sich hieraus auf Grund des Statuts der Pensions- und Unterstützungskasse der ehemaligen Beamten der Thüringischen Eisenbahngesellschaft eine Wittwenpension von jährlich 243 Mk. und ein Erziehungsgeld von jährlich 72 Mk. für jedes Kind bis zum Ablauf des Monats, in welchem dasselbe stirbt oder das 18. Lebensjahr vollendet, oder sich vor diesem Zeitpunkte verheirathet.

Gutachten, betr. Dienstwohnungen.

Nach dem Urtheile des Reichgerichts IV. Zivilsenat vom 19. Januar 1888 ist der dienstliche nicht der persönliche Wohnort entscheidend für die Höhe des Wohnungsgeldzuschusses. Es kann Ihnen somit nur der gesetzlichhe Wohnungsgeldzuschuß für A. nicht für B. bezahlt werden.

Nach dem Ministerial Erlaß vom 1. Febr. 1886 II b. (a) P. 867 und vom 27. Mai 1886 II b. (a) P. 3809 ist den Beamten indessen der Ort der dienstlichen Thätigkeit nur dann als amtlicher Wohnsitz anzuweisen, wenn daselbst geeignete Wohnungen vorhanden sind.

Ueber die zulässige Größe der Dienstwohnungen für untere und mittlere Beamten fehlt es an bestimmten Vorschriften. Es kommt nur darauf an, ob die Wohnung nach dem pflichtmäßigen Urtheil der Dienstbehörde unter Brückschtigung der Stellung des betreffenden Beamten dem allgemein anzuerkennenden Bedürfnisse genügt. Nach unserm Dafürhalten ist die beschriebene Dienstwohnung in A. für einen Stations-Assistenten unbedingt zu beschränkt.

Wir können Ihnen nur rathen, neuerdings unter Beifügung des erforderlichen Materials wiederum auf dem Instanzenwege vorstellig zu werden und um Versetzung von A. eventl. um Errichtung von weiteren Dienstwohnungen daselbst zu bitten.

Auffällig ist es uns, daß die übrigen in G. stationirten und in B. wohnenden Beamten nicht ebenfalls vorgehen. Sind deren Dienstwohnungen vielleicht geräumiger und zweckmäßiger eingerichtet?

Der nöthige Raum, Licht und Luft müssen in den Wohnungen zur Erhaltung der Gesundheit vorhanden; sein wenn nicht, so leidet letztere Schaden und hierdurch wird wiederum die Dienstfreudigkeit beeinträchtigt.

---

*) Auf die Interessenvertretung durch die Verwaltung des Vereins hat jedes Mitglied Anspruch. Diese Einrichtung sei daher als recht segensreich den Mitgliedern empfohlen. Soweit die Gutachten allgemeines Interesse haben, bringen wir dieselben wie vorliegend zur Veröffentlichung.

Digitized by Google

Nr. 2. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 9. Januar 1896. München.

Die hygienische Bedeutung der Sonntagsruhe.

Wer hörte es nicht gern, das Wort Sonntagsruhe! — Die nachfolgenden Zeilen, die wir dem Organ der Reichspostbeamten, Deutsche Verkehrs-Zeitung, entnehmen, gelten zwar nur Denjenigen, die das Glück haben, sich der Sonntagsruhe erfreuen zu können, für diese aber sind sie von großem Werth, und im Uebrigen wollen wir wünschen, daß die Sonntagsruhe in noch ausgedehnterem Maaße allen Denen zu Theil werde, die heute noch oft auf sie verzichten müssen. Was das Letztere betrifft, so sei hier nur kurz erwähnt, daß es im Hinblick auf die zahlreichen, seit vergangenem Herbst allen durch den Wagenmangel nothwendig gewordenen Entziehungen der Sonntagsruhe recht sehr wünschenswerth erscheint, diese Frage wieder einmal auf die Tagesordnung zu bringen.

Dem Schreiber des Artikels in der Deutschen Verkehrs-Zeitung erscheint es auffallend, daß bei den Erörterungen über die Sonntagsruhe der Beamten die hygienische Bedeutung der Sonntagsruhe meist nur flüchtig gestreift wird: in der Regel beschränken sich die Redner darauf, zu betonen, es müsse den Beamten Gelegenheit geboten werden, an dem Gottesdienst regelmäßig theilzunehmen. Es wäre verfehlt, zu glauben, daß Erörterungen über die hygienische Bedeutung der Sonntagsruhe als selbstverständlich unterbleiben könnten. Gewiß wird jeder Beamte die durch die Sonntagsruhe herbeigeführte Dienstbefreiung freudig begrüßen, aber zweifelhaft dürfte es sein, ob die Beamten die Sonntagsruhe auch durchweg zweckentsprechend, das heißt in einer ihrer Gesundheit zuträglichen Weise ausnützen. Wir glauben dies kaum, wenn wir auch zu Gunsten insbesondere der jüngeren Beamten annehmen wollen, daß sie sich vielfach wohl nur aus Unkenntniß, vielleicht hin und wieder auch aus Bequemlichkeit oder Gleichgiltigkeit, gegen die Zweckbestimmung der Sonntagsruhe verfehlen. Sie stehen in solchen Unterlassungssünden freilich nicht vereinzelt da; giebt es doch viele, selbst ältere und hochgebildete Männer, die die Pflege ihres Körpers soweit vernachlässigen, daß sie sich nicht einmal zur heißen Jahreszeit die Annehmlichkeit eines erfrischenden Bades allwöchentlich verschaffen.

— „Den Kirchenbesuch an den dienstfreien Sonntagen erachten auch wir für die Beamten als höchst ersprießlich. Aber wir glauben nicht, daß der Kirchenbesuch an sich ausreicht, um dem Beamten jene Beweglichkeit des Geistes und Körpers zu verleihen, die ihn befähigt, der kommenden Arbeitswoche mit ruhigem Gleichmuth entgegenzusehen. Der Kirchenbesuch hat vornehmlich den Zweck, zu erbauen, die menschlichen Tugenden zu wecken, den Sinn für Familie und Obrigkeit zu stärken. Daß mit der Stärkung des sittlichen Bewußtseins auch die physische Leistungsfähigkeit wächst, ist zweifellos. Aber sie bleibt immerhin unzulänglich, wenn sie nicht durch naturgemäße Lebensweise an den Sonntagen wirksam unterstützt wird. Auch darf nicht außer Betracht bleiben, daß mancher Beamte sich dem Kirchenbesuch überhaupt entzieht und damit den Zweck der Sonntagsruhe ohnehin beeinträchtigt. Oder aber, er besucht zwar den Gottesdienst, kehrt indeß nach dessen Beendigung irgendwo in ein Wirthshaus ein — Kirche und Schänke liegen ja vielfach dicht neben einander —, verbringt bei „verlängertem Frühschoppen" in allzu heiterer Gesellschaft die schönsten Tagesstunden und stört damit Hausordnung und Familienfrieden. Nach Tisch ist man dann ruhebedürftig, mitunter auch mißgestimmt, jedenfalls für die Interessen der Familie unzugänglich. Das Tagewerk wird dann in der Regel noch mit einem Vesperschoppen vollendet, dem sich häufig genug ein „gemüthlicher Skat" bis zu später Nachtstunde anschließt. Wir haben wiederholt ausgeführt, daß wir dem Beamten gern ein volles Recht auf Lebensgenuß zugestehen. Wir tadeln es nur, wenn er sich allzu lange dem wohlthätigen Einfluß seiner Familie entzieht und gesundheitswidrig lebt. Auch steht eine solche Ausnutzung der Sonntagsdienstpause zweifellos im Widerspruch mit den Geboten der Pflicht der Verwaltung gegenüber. Der Sonntag weist schon nach seiner Begriffsbestimmung darauf hin, daß man sich an diesem Ruhetage des Sonnenlichts erfreuen soll: das ist aber nicht möglich, wenn man sich nur stundenweise in meist rauchigen und dumpfen Wirthszimmern aufhält. Die Sonntagsruhe soll der Seelendiätetik, die dem innerlich gearteten Menschen durch den Frühgottesdienst zuströmt, nicht minder der Kräftigung des Körpers, also hygienischen Zwecken, zu Gute kommen. Schon Moses, der treffliche Hygieniker, erkannte das Bedürfniß nach einem ständigen Ruhetag an, wenn er sagt: „Sechs Tage sollt ihr arbeiten, den siebenten sollt ihr heilig halten", oder „Gott ruhte aus am siebenten Tage von allen seinen Werken". Dieselbe Auffassung vertreten Hippokrates und seine Epigonen. In der nervös gesteigerten Hast unseres Erwerbs- und Verkehrslebens ist das Bedürfniß nach einem regelmäßigen Ruhetage geradezu unabweisbar geworden. Wenn die Verwaltung in thunlichstem Umfange diesen Verhältnissen Rechnung trägt, dann müssen die betheiligten Beamten solche Bestrebungen anerkennen und zum Beweis dessen den Endzweck der Sonntagsruhe niemals aus den Augen verlieren, insbesondere also beherzigen, daß die Sonntagsruhe lediglich eine Dienstunterbrechung darstellt, um namentlich die verbrauchten Arbeitskräfte durch naturgemäße Lebensweise nach Möglichkeit zu ersetzen. Der Beamte muß demgemäß sein Verhalten an den Sonntagen so einrichten, daß dieser Endzweck erreicht wird. Eine solche Forderung liegt schon im eigensten Interesse der Beamten, da die zu verrichtende Arbeit, insbesondere der Betriebsbeamten vielfach mechanischer, jedenfalls verantwortlicher und anstrengender Art ist, und da der Dienst es mit sich bringt,

Digitized by Google

daß der Beamte guter Luft, häuslicher Pflege und regelmäßiger Lebensweise mitunter entbehrt. Gerade die Sonntagsruhe ist am besten dazu geeignet, die nachtheiligen Folgen solcher unvermeidlichen Uebelstände fern zu halten. Wie soll aber nun der Beamte die Sonntagsdienstpause in hygienisch richtiger Weise verwenden? Eine wirkliche Erholung kann nur durch Veränderung der täglichen Lebensweise erreicht werden. Der Landbriefträger (und jeder tagaus, tagein an der freien Luft Beschäftigte. D. Schriftl.) wird die Sonntagsruhe zweifellos und mit vollem Recht ganz anders genießen, als sein Amtsgenosse in der Stadt. Denn sein Beruf hält ihn ohnehin von dem schädlichen Einfluß dumpfer und staubreicher Luft fern. Er wird die Ruhetage im Schooße seiner Familie verleben, ohne dabei in zweckloser Pedanterie der gesundheitlich zuträglichen Kegelpartie und einem kühlen Trunk in den Abendstunden aus dem Wege zu gehen. Wir sind gewiß die Letzten, die dem vielgeplagten Manne nicht eine solche Erfrischung von Herzen gönnten. Wir finden es nur begreiflich, wenn er auf diese Weise sein in der Tretmühle des Alltags-Dienstes abgestumpftes Nervensystem zu beleben sucht. Bei seiner gesunden Berufsthätigkeit wird ihm eine derartige Ausspannung gewiß nicht schaden. Anders bei den Städtern. Sie entbehren unter des Dienstes ewig gleichgestellter Uhr vornehmlich des wichtigsten Lebensweckers: der guten Luft. Es ist an sich schon für die Betriebsbeamten nicht rathsam, während der Wochentage den Wirthshausbesuch übermäßig auszudehnen und dadurch die Säfte zu verschlechtern, unangemessen ist es aber geradezu, wenn die Sonntagsruhe in dieser Weise entweiht wird. Richtiger wäre es, wenn jeder Beamte während der Sonntagsdienstpause und nach dem Gottesdienst zu Ränzel und Stab greifen und in den Wald hinauswandern würde. Denn gerade der Verkehr mit der Natur, der Aufenthalt in reiner, ozonreicher Luft wirkt am besten gegen alle Berufskrankheiten, von denen ja auch die Postbeamten ebensowenig, wie Angehörige aller anderen Berufsarten, verschont bleiben können, und die sich namentlich in Nervenschwäche mit ihrem Heere von Folgezuständen äußern. Solche Wanderungen, mit denen vielleicht nach ärztlicher Vorschrift kalte Bäder zu verbinden sind, werden noch die weitere gute Folge haben, daß der Körperpflege, der peinlichen Reinhaltung der Kleidung und Wohnung mehr Beachtung zugewendet und damit manche Erkrankung im Keim erstickt wird; auch härten solche Wanderungen und Wasseranwendungen ab und bewähren sich als beste Gegenmittel gegen Erkältungskrankheiten aller Art, insbesondere gegen das Schreckgespenst der Influenza. Wer sich die Annehmlichkeit einer kleinen Reise an den Sonntagen gestatten und Berggymnastik damit verbinden kann, wird zweifellos am besten fahren. In der naturgemäßen Verwerthung der Sonntagsruhe dürfen wir somit eine Gewähr erblicken, dem vorzeitigen Nachlassen der Arbeitskraft vorzubeugen; wir gehen auch nicht fehl mit der Annahme, daß der Betriebsdienst unter der Wirkung eines Ruhetages mit größerer Sicherheit, als sonst, und ohne Gefahr für die Beamten, wahrgenommen werden kann. Daß die Sabbathruhe ferner vorzüglich geeignet ist, die moralische Kraft durch Vertiefung des Familiensinnes zu heben, was für ein Vertrauensinstitut von der größten Bedeutung ist, wollen wir nur kurz andeuten. Nicht unberücksichtigt darf bleiben, daß die Berufsfreudigkeit und Opferwilligkeit gerade unter dem Unterbeamtenpersonal wesentlich zunimmt, wenn sich erst die gute Wirkung der in verständiger Weise verbrachten Sonntagsruhe bei dem Einzelnen in seinem Wohlbefinden äußert."

„Die Loslösung von jeder dienstlichen und gesellschaftlichen Fessel an den Sonntagen ist zwar im Allgemeinen ein Vorrecht der — Junggesellen. Der verheirathete Beamte wird durch die gebotene Rücksichtnahme auf seine Familie, vielleicht auch durch nothwendige Beschränkungen in seinen Ausgaben, in seinen Entschließungen für die Sonntagsverwerthung zweifellos beengt; auch ist er zu größeren Partien vielleicht nicht einmal aufgelegt. Aber das Interesse für die Gesundheit muß doch schließlich auch bei den verheiratheten Beamten ausschlaggebend sein und etwaige Bedenken zurückdrängen. Die einsichtsvolle Gattin wird ja ihren Mann für einen Theil des Sonntags zum Zweck der Erholung in Wald und Flur gewiß auch gern „beurlauben"; sie wird auch für des Leibes Nahrung sorgen und damit weitere Kosten und insbesondere eine Ueberschreitung des Haushaltsetats fernzuhalten wissen. Uebrigens darf die Ungunst des Wetters vor solchen Wanderungen nicht abschrecken. Ihr Werth liegt nicht zum Wenigsten in deren Regelmäßigkeit, mag nun auch ein Schnee- oder Regenschauer sich gelegentlich über uns ergießen. Ein solches Mißgeschick ist vom hygienischen Standpunkt aus dem Verweilen im rauchigen und schlecht gelüfteten Wirthszimmer noch weitaus vorzuziehen.

Wenn das Verständniß für die richtige Verwerthung der Sonntagsruhe in immer weitere Kreise dringt, dann steht zu hoffen, daß die Krankheitsziffer unter dem Personal noch mehr abnimmt und daß mit dem Frohgefühl der wiedererlangten Gesundheit Zufriedenheit und Glück in die einzelne Familie zurückkehren."

Wir unterlassen nicht zu bemerken, daß hierzu auch jeder andere freie Tag geeignet ist. Möchte daher den Beamten auch hinreichend und in geeigneter Weise dienstfrei gegeben werden! Die Mehrzahl derselben wird sich gewiß die hier gegebenen guten Winke zu Nutze machen.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Ein neuer Tarif für Beschädigungen an Personenwagen besteht seit dem 1. Januar d. J. Dem Uebereinkommen hierüber sind alle größeren Bahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Frankreichs, Italiens, der Niederlande und der Schweiz beigetreten. In den Tarif sind alle in den Personenwagen vorhandenen Gegenstände, sowie die zum Wagen selbst gehörigen Bestandtheile aufgenommen, welche durch Reisende beschädigt werden können. An der Spitze des Tarifs stehen die Fensterscheiben und Spiegel; es sind dabei die verschiedensten Glasscheiben aller Wagen berücksichtigt. Für eine große Fensterscheibe im Seitengange der drei- und vierachsigen Personenwagen 1. und 2. Klasse, sowie der Schlaf- und Salonwagen sind bei Beschädigung zehn Mark zu entrichten. Die übrigen Scheiben stufen sich ab bis zu den in den zeitweise als Personenwagen benutzten Güterwagen befindlichen Fensterscheiben, von denen das Stück mit einer Mark berechnet

---

Die Brautnacht.

Eine Erzählung aus dem Italienischen. Uebersetzt von K. Hug.

(Fortsetzung.)

Bis Padua wurden nur wenige Worte gewechselt, jedes mußte besondere Gedanken gehabt haben, die keine Zeit zum Plaudern gewährten. In Padua stiegen die beiden Offiziere aus, und die zwei Plätze blieben nun leer. Der alte Herr mit dem weißen Barte fing an, die Zeitungen zu lesen, die ihm bald die Wohlthat eines tiefen Schlafes verschafften. Nun fühlten sich die fünf Venezianer etwas freier, und sie begannen daher eine gemeinsame Unterhaltung. Jedes hatte einige Neugierde zu befriedigen. Karl wünschte zu erfahren, wie lange er die lästige Gesellschaft des Landsmanns werde ertragen müssen und frug ihn deshalb, wohin er reise.

„Nach Verona" erwiderte der Jüngling. Die beiden anderen Ehegatten gingen nach Brescia.

Nun theilten auch die Neuvermählten ihren im Voraus bestimmten Plan zur Hochzeitsreise mit. Sie wollten nach Mailand, dort einige Tage sich aufhalten und dann eine Rundreise auf den Seen machen.

Hierauf begann Karl's Freund jene großartige Gegend zu rühmen, indem er zugleich angab, was sie sehen sollten, und an welchen Orten sie unbedingt einige Tage zu verweilen hätten, um jenes Paradies auf Erden in Ruhe zu genießen. Er schilderte einige reizende Punkte und die malerischsten Panoramen und sprach mit genauer Sachkenntniß von den besseren Gasthäusern, von den köstlichen Spaziergängen auf jenen waldigen Hügeln und von den verschiedenen Ortschaften, die sich in den blauen Wellen der Seen abspiegeln. Mit Begeisterung erzählte er von den paradiesischen Gärten und empfahl dem jungen Ehepaare die duftenden Schatten jener Wäldchen und die selige Einsamkeit der entlegensten Verstecke. Ein wahres Idyll war es, welches die beiden Täubchen erwartete, die aus der heimathlichen Lagune ausgeflogen waren, um ihre Liebe hinter der Poesie einer bezaubernden Natur vor profanen Augen zu verbergen. Karl machte Notizen in sein Reisebuch, damit die von seinem Freund am meisten gerühmten Vergnügungsorte ihm ja nicht entgehen sollten.

Als sie in Vicenza angekommen waren, was bei den interessanten Schilderungen gar nicht bemerkt wurde, rissen die Schaffner die Thüren auf und riefen: „Vicenza ... fünf Minuten Aufenthalt!"

Der alte Herr, welcher in einen tiefen Schlaf versunken war, erwachte bei diesen Worten plötzlich, er schaute ganz verwirrt vor Ueberraschung zur Thüröffnung hinaus, und da er sich in Vicenza angekommen sah, so raffte er in Eile die zerstreuten Journale zusammen, nahm die Reisetasche, den Sonnenschirm und den Plaid und stieg rasch aus dem Wagen, während die andern Reisenden noch der Beschreibung der Felsengallerien von Varenna aufmerksam zuhörten.

Die Beschreibung war zu Ende. Adele erhebt sich, dreht den Kopf, schaut in das Gepäcknetz und sieht ihre Reisetasche nicht mehr.

„Karl! — meine Tasche?"

Digitized by Google

wird. Ferner sind in dem Tarif Preise verzeichnet für die Beschädigung eines Fenster- oder Armschleifengurtes, von Fuß- und Schutzdecken, des Plüsches oder Tuches an den Sitzen und Rücklehnen der Wagenabtheile 1. und 2. Klasse, sowie der Thürbezüge und der Wände und Decken des Wagens. Den Schluß des Verzeichnisses bilden die Preise für Beschädigungen an Gepäcknetzen und Fenstervorhängen, sowie für das Beschädigen oder Zerbrechen einzelner Gegenstände, wie z. B. Lampenglasglocke, Wasserflasche, Glas, Waschbecken 2c. Für die innere oder äußere Verunreinigung eines Wagens ist eine Mark als Entschädigung festgesetzt worden.

Die Ausnützung der Eisenbahnfahrkarten zu Reklamezwecken. Die österreichische Regierung soll damit umgehen, die Eisenbahnfahrkarten Reklamezwecken dienstbar zu machen. In Ungarn ist die Genehmigung hierzu seitens des Handelsministers schon erfolgt. Die Annoncen sollen auf der Rückseite der Fahrkarten und Gepäckscheine angebracht werden. Die Ausführung dürfte höchstwahrscheinlich verpachtet werden. Wir hätten es lieber gesehen, wenn die Rückseiten zum Aufdruck verschiedener praktischer Winke und Anweisungen benutzt würden.

Preußen. Zwischen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und den Eisenbahnwagenfabriken sollen Verhandlungen schweben wegen Begebung von rund 12000 Güterwagen; darunter 4500 Stück, deren Lieferung vor einiger Zeit öffentlich verdingt wurde, ohne daß jedoch auf die Angebote ein Zuschlag erfolgt wäre. Die Bestellung von etwa 10000 Wagen für das Jahr 1896 war schon seit vorigem Herbste, wo sich der Wagenmangel erheblich fühlbar machte, beabsichtigt worden. Es wäre sonach noch eine bedeutende Erhöhung der Bestellungen eingetreten. Nimmt man die durchschnittlichen Beschaffungskosten eines Güterwagens mit 2500 Mark in Ansatz, so ergiebt sich eine Ausgabe von rund 30 000 000 Mark, welche allein der Wagenbau-Industrie zugeführt wird. So erfreulich diese Unterstützung des Arbeitsmarktes ist — auch andere Verwaltungen machen große Neuanschaffungen —, so ist doch auch Bedenkliches dabei insofern, als die Beweglichkeit des Fahrparkes durch die kolossale Vergrößerung desselben immer schwerfälliger werden muß, die Inanspruchnahme des Verschubgeschäfts und der Bahnhöfe immer größere Unzulänglichkeiten hervorruft, die Reparaturkosten in nicht zu langer Zeit bedeutend erhöht werden und das Kontrolgeschäft ebenfalls immer umfänglicher wird. Aber auch der Industrie selbst ist nach ihrem eigenen Zeugniß mehr daran gelegen, stetig beschäftigt zu sein, als nur zeitweise mit Aufträgen überschüttet zu werden.

Zieht man das alles in Betracht und stellt demgegenüber die zahlreichen zum Theil höchst beachtenswerthen Vorschläge über Beseitigung des Wagenmangels durch Vervollkommnung in der Behandlung des Fahrparkes, des Fahrplanes u. s. w., so wird es nahe gelegt, den Satz auszusprechen, daß große Neuanschaffungen und Betriebsbelastungen erst dann ihre volle Berechtigung haben, wenn die wichtigsten Vorschläge, die auf Verbesserungen ohne großen Kapitalaufwand hinauslaufen, genügend ausgeprobt wurden. Verschwiegen darf auch nicht werden, welche bedeutende Mehrforderungen mit der riesigen Vergrößerung des Fahrparkes an die Leistungsfähigkeit des Personals gestellt werden, das mit derselben — die vielfach aufgehobene Sonntagsruhe und die Ueberarbeitszeit beweisen es — an der Grenze derselben angekommen ist. Darin, daß fast jeder in der Praxis stehende Beamte so vortrefflich Bescheid weiß, wie wohl dem Wagenmangel, soweit nicht thatsächlich zu wenig Material vorhanden ist, abzuhelfen sei, liegt der sicherste Beweis, daß die Beziehungen zwischen Praxis und Leitung noch nicht innig genug sind, denn anderenfalls würden sie von vornherein mehr Beachtung finden können. b.—

m.- **Ueber Reformen im preußischen Eisenbahndienste** wissen die Blätter zu berichten, daß außer den bereits bekannten Reformen in der Verwaltung der kgl. preußischen Saatsbahnen auch die Dienstesinstruktionen neu redigirt und womöglich vereinigt werden sollen und zwar nach englischem Muster. Das englische Eisenbahnwesen wird in mancher Hinsicht als nachahmenswerth empfohlen. Namentlich wird dem englichen Eisenbahnpersonal gewisse Vielseitigkeit nachgerühmt, die meistens in der Auswahl, Schulung und Vererbung in der Familie begründet ist, aber auch an den Grundsatz zurückzuführen ist, daß das gesammte Personal durch eine einheitliche Instruktion vertraut gemacht wird und daher außer den praktischen Uebungen im eigenen Berufskreise einen theoretischen Ueberblick über alle übrigen Diensteszweige erhält. In diesem Sinne dürfte auch die Verordnung vom 18. v. Mts. aufzufassen sein, nach welcher der Herr Minister die Absicht ausspricht, in Zukunft in dem „Eisenbahn-Verordnungs-Blatte" nur die Vorschriften — Gesetze, Verordnungen, Erlasse u. s. w. — von dauerdem Werthe oder von grundsätzlicher Bedeutung zu veröffentlichen, um in dieser Weise das Eisenbahn-Verordnungs-Blatt zu einem Nachschlagebuche zu machen und dadurch die Benutzung der Akten und die Inanspruchnahme der Registraturen möglichst einzuschränken.

Für die sonstigen Erlasse vorbereitenden Inhalts und vorübergehenden Werthes, die bisher theils durch das Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, theils durch Umdruck bekannt gegeben wurden, sowie für solche Mittheilungen, welche nicht auch fernerhin im Eisenbahn-Verordnungs-Blatte zu veröffentlichen sind, ist vom 1. Januar 1896 ab das als Manuskript zum Dienstgebrauch gedruckte „Eisenbahn-Nachrichten-Blatt" bestimmt. Um diese Geschäftssachen möglichst rasch zur Kenntniß der Eisenbahndirektionen zu bringen, soll das Eisenbahn-Nachrichten-Blatt in häufigster Zeitfolge je nach Bedarf erscheinen.

Die Auflage des neuen Blattes ist so reichlich bemessen, daß alle höheren und die mit der Angabe von Verfügungsentwürfen betrauten mittleren Beamten bei den Königlichen Eisenbahndirektionen, Inspektionen und Bauabtheilungen Exemplare der einzelnen Nummern erhalten können, und daß außerdem für die weitere geschäftliche Bearbeitung der in den einzelnen Erlassen behandelten Gegenstände durch die Königlichen Eisenbahndirektionen (weitere Veröffentlichung der Erlasse durch die Direktionsamtsblätter u. dgl.) eine genügende Anzahl Expemplare zur Verfügung bleibt.

Die Marienburg-Mlawkaer Bahn steht im Begriff, eine bemerkenswerthe Neuerung einzuführen. Da die Versuche mit der elektrischen Beleuchtung der Wagen zu befriedigenden Ergebnissen geführt haben, soll dieselbe durchweg zur Anwendung kommen. Jeder Wagen erhält einen eigenen Vorbau, in welchem Sammler

---

Nun springt auch Karl bestürzt auf, Alle machen sich mit lebhaftem Interesse daran, die genauesten Nachforschungen anzustellen, und natürlich sucht jedes vor Allem zuerst sein eigenes Gepäck. Der Herr und die Dame aus Venedig athmen beruhigt auf, denn sie hatten alle ihre Sachen vorgefunden, Karl's Freund ebenso. Karl hebt eine Decke auf und ruft ganz freudig: „Da ist sie ja — deine Tasche." Adele nimmt in größter Aufregung die Tasche in die Hände, dreht sie um, betrachtet sie und schreit laut: „Das ist nicht meine Tasche! Oh Gott! man hat uns die Reisetasche geraubt!"

Vor lauter Nachforschungen, Fragen, Antworten und Klagen verlieren sie die Fassung.

Karl's Freund, dem nichts fehlt, bemerkte, man solle sich nicht beunruhigen, sondern kaltes Blut bewahren; er vermuthet ganz richtig, daß, wenn eine Tasche fehlte, eine andere vorhanden sein müsse, die Niemand gehörte. Folglich konnte nur eine Verwechslung vorliegen, nicht aber ein Diebstahl.

„Es ist augenscheinlich, daß jener Herr mit dem weißen Bart, der noch halb schlafend vom Wagen ausgestiegen ist, versehentlich das Gepäck verwechselt hat, um so mehr, als die beiden Taschen sich gleichen."

„Sie gleichen sich vollkommen!" fügte Adele hinzu, so sehr, daß ich selbst habe genau prüfen müssen, um es zu bemerken — und gegen den Gemahl gewendet sagte sie: „Karl, um Gottes Willen! — meine Tasche ist mir unentbehrlich — laufe hinter jenem Herrn her, der wohl die Station noch nicht verlassen haben wird — und mache schnell!"

Karl springt mit der Reisetasche vom Wagen herunter, schaut nach rechts und nach links; wo er eine Gruppe von Leuten sieht, da eilt er hin, fragt bald da, bald dort in jedem Winkel des Bahnhofs: „Habt ihr den alten Herrn mit dem weißen Bart nicht gesehen?"

Der eine versteht nichts, der andere schaut ihn verwundert an, ein dritter zuckt die Achseln, ein anderer lacht. Ein Packträger macht sich über ihn lustig: alten Herrn mit weißem Bart? von solchen habe ich schon Hunderte gesehen. Der Herr ist in der That nicht mehr da, er wird wohl von der Station weggegangen sein. Karl eilt in vollem Lauf nach dem Ausgang, aber der Pförtner faßt ihn beim Arm und hält ihn zurück: „Ihr Billet?" „Was? Billet? ich bleibe nicht in Vicenza, ich gehe nach Mailand — ich springe einem Reisenden nach, der seine Reisetasche mit der meinigen verwechselt hat. Da ist mein Billet nach Milano!"

„Machen Sie schnell, wenn Sie nicht den Zug versäumen wollen."

Karl hatte sich schon mitten unter die Droschken und die Leute hineingestürzt. Die Kutscher boten ihm ihre Dienste an, er suchte nach allen Seiten und fragte: „Habt ihr keinen Herrn mit weißem Bart gesehen?"

Ein Kutscher hatte ihn gesehen. Der Herr hat zu Fuß den Weg nach der Stadt eingeschlagen. Er ging rechts ab. „Sehen Sie dort in der Ferne, hinter jenem Wagen. . ."

Digitized by Google

mitgeführt werden. Diese erhalten ihre Speisung auf den Endstationen durch Dynamomaschinen. Jeder Personen- und Güterwagen wird mit elektrischen Lampen versehen, und zwar derart, daß jeder nicht besetzte Wagenabtheil einzeln auszuschalten ist. Sobald der Zug auf den Stationen hält, leuchten auch an der dem Bahnhofe zugekehrten Außenseite elektrische Glühlampen auf, welche den Bahnhof während der Aufenthaltszeit erhellen helfen.

Bayern. Ueber Einführung von Kleinbahnen wird geschrieben. Bei der Berathung des Lokalbahngesetzes im bayerischen Landtag dürfte auch die wichtige Frage berührt werden, ob Bayern nicht auch, ähnlich wie Preußen, das Kleinbahnsystem einführen soll. In der preußischen Eisenbahnpolitik vollzog sich vor einigen Jahren ein bemerkenswerther Umschwung; während bis dahin, wie heute noch in Bayern, die ganze Tendenz auf die staatliche Monopolisirung gegangen war, wollte das Kleinbahngesetz von 1892 für die Bahnen unterster Ordnung möglichst wieder die Privatunternehmung, unter Förderung seitens der Provinzen und Kommunen, heranziehen. Später ist auch eine Staatssubvention von 5 Millionen Mark votirt worden. Auf diese Weise ist in Preußen bereits eine große Reihe von „Kleinbahnen" geschaffen, welche, theils vorhandene Chausseen benutzend, und sich überhaupt mit möglichst geringen Kosten den jeweiligen Verhältnissen anschmiegend, manche bisher dem größeren Verkehr entrückte Gegenden erschlossen und der Landwirthschaft und Industrie große Dienste geleistet haben. Minister von Crailsheim hat früher einmal den Erlaß eines eigenen Kleinbahngesetzes als nicht nöthig erklärt, und in dem neuen Lokalbahngesetzentwurf wird ohne weitere Bezugnahme auf Kleinbahnen 2c. nur gesagt, die allgemeinen Grundsätze betreffs Bahnführung, Einrichtung 2c., die in den früheren Lokalbahngesetzen aufgestellt worden, hätten sich „durchaus bewährt und erscheine eine Aenderung derselben nicht veranlaßt. Trotzdem, meine man, wäre die Frage sehr wohl der Erwägung werth, ob man nicht den Bahnbau durch Zulassung und Förderung des weniger nach der Schablone arbeitenden, noch mehr den „lokalen" Verhältnissen und Bedürfnissen sich anpassenden Kleinbahnsystems weiter beschleunigen soll. Giebt doch das jetzt vorliegende Lokalbahngesetz, welches nur 23 (natürlich vom Staat zu bauende) Linien vorschlägt, selbst zu, daß betreffs der für das jetzige Gesetz in Anregung gebrachten, weit über 100 Bahnen fast allen Anträgen eine gewisse wirthschaftliche Berechtigung zuerkannt werden müsse. Jedenfalls muß immer von Neuem die Forderung erhoben werden, daß als nothwendig erkannte Linien nicht deshalb unendlich hinausgeschoben werden, weil sie der Staat noch nicht bauen will oder kann, und daß in solchen Fällen auch in Bayern wieder mehr die Privatunternehmung zugelassen werde.

Baden. Die zweite Kammer hat den Gesetzentwurf, die Fortsetzung der Höllenthalbahn von Neustadt und Donaueschingen betreffend, angenommen. Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut: Art. 1. Unter der Bedingung, daß der Staatsbahnverwaltung das für die Anlage der Bahn sammt Zugehörden erforderliche Gelände von den betheiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten unentgeltlich und eigenthümlich zur Verfügung gestellt wird, soll die Höllenthalbahn von Neustadt über Löffingen, Bachheim und Döppingen nach Hüfingen zum Anschluß an die bestehende Bahn nach Donaueschingen auf Staatskosten weiter gebaut werden. Art. 2. Die Bahn soll eingleisig für mit einer Spurweite von 1,435 Meter nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands hergestellt werden. Art. 3. Mit dem Bau soll begonnen werden, sobald die Erfüllung der in Art. 1 vorgesehenen Bedingung seitens der Betheiligten sicher gestellt ist.

Hessische Ludwigsbahn. In Sachen der Verstaatlichung verlautet, daß das vom Verwaltungsrath der Bahn eingeforderte Gutachten eingegangen sei und dieser für eine gütliche Verständigung eintrete, weil das Anrufen der Gerichte aussichtslos bez. für die Aktionäre nachtheilig sei.

Prüfungswesen.

Württemberg. Studienkurs für den höheren Verkehrsanstaltendienst.

Der seit dem Jahre 1884 an der Kgl. Technischen Hochschule in Stuttgart eingerichtete einjährige Unterrichtskurs für Kandidaten des höheren Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienstes ist, wie wir schon mittheilten, mit Wirkung vom Wintersemester 1894/95 an zu einem zweijährigen Studienkurs für diese Kandidaten erweitert worden.

Es finden Vorlesungen statt:	Im I. Jahr (1895/96)		Im II. Jahr (1896/97)	
	Wöchentliche Stundenzahl			
I. Für sämmtliche Kandidaten (gemeinsam).	Winter	Sommer	Winter	Sommer
Allgemeine Volkswirthschaftslehre . . .	3	—	—	—
Verkehrs-, Geld- und Münzwesen . . .	—	3	ausfallend	
Spezielle Volkswirthschaftslehre	ausfallend		2	2
Staats- und Verwaltungsrecht	3	—	2	—
	Privatrecht			
Privatrecht, Strafrecht, Prozesse	3	3	3	3
Finanzwissenschaft und Finanzrecht . .	3	—	3	—
Experimentalphysik	4	4	—	—
II. Für Eisenbahnkandidaten allein.				
Eisenbahnkunde:				
a) Allgemeiner und technischer Theil	2	1	ausfallend	
b) Administrativer Theil	ausfallend		2	2
c) Maschinentechnischer Theil	—	2	ausfallend	
III. Für Postkandidaten allein.				
Post- und Telegraphenkunde	2	2	1	1
Allgemeine Elektrotechnik	I. od. II. Jahr (5)	—	5	—
Telegraphentechnik	3	2	ausfallend.	

Den Kandidaten empfohlen ist der Besuch folgender Vorlesungen:

Allgemeine mechanische Technologie, Experimentalchemie, Elemente der Differential- und Integralrechnung, analytisch-geometrische Uebungen und sonstige allgemein bildende und den Beruf berührende Vorlesungen (neuere Sprachen).

„Ah! Der ist's . . . er ist's wirklich!" endlich kann er ihn deutlich erkennen, ohne Täuschung befürchten zu müssen — „Dem Himmel sei gedankt!" In jähem Lauf eilt er ihm nach, aber er ist weiter weg, als ihm auf den ersten Blick schien. Er ruft ihm, pfeift und winkt: „He, He, Signore! Sagen Sie — Signore!"

Alle wenden sich um, nur der Gerufene nicht, welcher seinen Weg ruhig fortgeht. Schließlich macht eine gefällige Person den alten Herrn darauf aufmerksam, daß man ihn rufe. Dieser bleibt sogleich stehen. Karl holt ihn ein und theilt ihm mit einigen Worten die Verwechslung mit. Der Herr betrachtet die beiden Taschen aufmerksam, mit Erstaunen erkennt er den Irrthum und ergeht sich in tausend Entschuldigungen, Betheuerungen und unendlichen Danksagungen; kaum waren aber die Taschen umgetauscht, so hört Karl nichts mehr, es scheint, als ob er Flügel an den Bienen habe, und mehr fliegend als laufend kehrt er auf demselben Wege zurück.

Ganz athemlos war er am Bahnhofsportal angekommen, da hört er den Ton der Stationsglocke und den Pfiff der Lokomotive; er stürzt sich unter das Vordach, laut rufend: „Halt, halt, halt!" allein der Zug hatte sich schon in Bewegung gesetzt und ein Eisenbahnbeamter erfaßte ihn am Arm, als er gerade im Begriff war, auf den Zug zu springen — selbst auf die Gefahr, unter die Räder zu fallen.

Er wollte sich aus diesen Fesseln mit Gewalt losreißen, aber es war ihm nicht möglich; er schrie, fluchte, machte wüthende Geberden — umsonst! (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Fahrzeit der Eisenbahnzüge von Newyork nach San Francisco. Mit den Bemühungen der großen Dampfschifffahrtsgesellschaften, die Fahrzeit der transatlantischen Dampfer immer mehr herabzudrücken, halten die Bemühungen der großen amerikanischen Eisenbahngesellschaften, auch die Fahrtdauer zwischen Newyork und San Francisco zu verringern, gleichen Schritt. Während man vor 10 Jahren noch 7 bis 10 Tage benöthigte, um die zwischen den beiden Städten gelegene Strecke zu durchmessen, ist es jetzt durch Einstellung besonderer Schnellzüge möglich, in 21 Stunden von Neywork nach Chicago und von da über die Chicago- und Nordwestern-Bahn sowie die Union Pacificlinie in weiteren drei Tagen nach San Francisco zu gelangen.

Der Hund im „Zeichen des Verkehrs". Man schreibt der „Fkf. Ztg." aus Thüringen: In Brattendorf, einer kleinen Station der Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn, läßt der dortige Gastwirth, welcher Inhaber einer Posthilfsstelle ist, den mit der Bahnpost ankommenden Briefbeutel durch seinen Hühnerhund abholen. Mit der größten Pünktlichkeit erscheint der Hund an dem ankommenden Zug und nimmt den Postbeutel in Empfang, den er, in der Schnauze tragend, seinem Herrn abliefert.

Digitized by Google

Die Zulassung der Kandidaten zur Theilnahme an dem Studienkurs erfolgt mit allen Rechten und Pflichten der ordentlichen Studirenden der Technischen Hochschule. Von den Kandidaten wird verlangt, daß sie das Reifezeugniß zum Studium der Staatswissenschaften an der Universität besitzen und eine erste Fachprüfung mit dem Zeugniß „gut" bestanden haben.

Sachsen. Aufgaben zur schriftlichen Prüfung für die Stelle eines Betriebssekretärs.

Welche Grundsätze gelten über die Haftung der Eisenbahnen für Verluste und Beschädigung von Gütern. — Hilfsmittel: Keine.

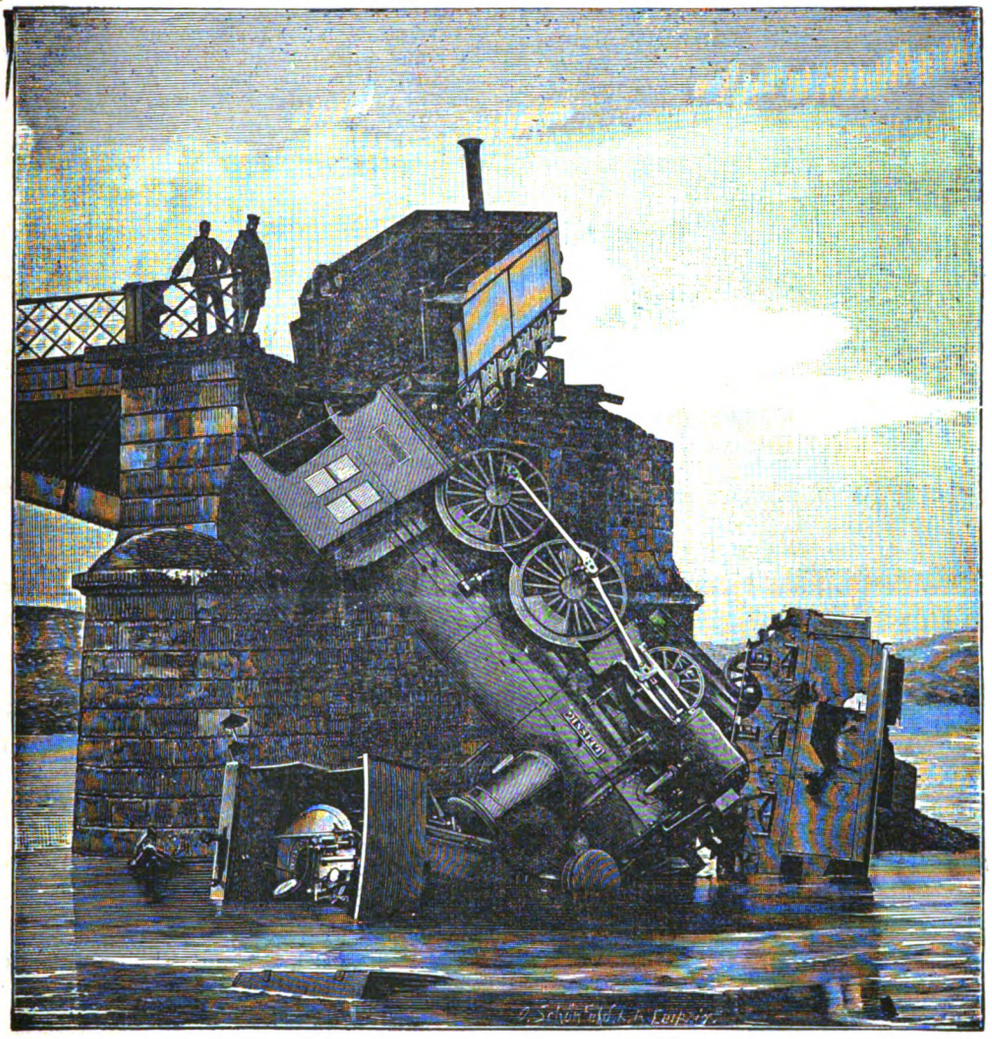
Darstellung des Verfahrens, welches von den Güterexpeditionen von dem Zeitpunkte der Ankunft der Güter im Bestimmungsorte an bis zu deren Ablieferung an den Empfänger einzuhalten ist, insbesondere Benachrichtigung der Empfänger und Ablieferung des Gutes, Berechnung von Lagergeld pp. sowie Verfahren bei Ablieferungshindernissen. — Hilfsmittel: Keine.

Darstellung der unter den deutschen Eisenbahnen vereinbarten Grundsätze über die Regelung von Frachterstattungsansprüchen. Hilfsmittel: Keine.

Angabe des Geschäftsbereichs der der Königlichen Generaldirektion zur Unterstützung in ihren Geschäften und zur Vorbereitung und Ausführung ihrer Beschlüsse unmittelbar zugetheilten Hauptverwaltungsstellen. Hilfsmittel: Keine.

Vermischtes.

Dynamit-Explosion in einer Lokomotive. Zwischen Deutschwette und Schnellewalde explodirte am Weihnachts-Heiligen-Abend früh 10 Uhr in der Lokomotive eines Zuges eine Dynamitpatrone, welche sich unter den Kohlen des Tenders befand. Der Dampfkessel wurde demolirt. Lokomotiv-Führer und Heizer wurden im Gesichte verbrüht. —



Zu „Eine Kriegserinnerung". Verunglückte Lokomotiven auf der Eisenbahnbrücke bei Mezières am 23. Januar 1871. (Aus dem Deutschen Flügelrad-Kalender.)

Ein Bubenstück ist auf der Gotthardlinie unweit Station Root versucht worden, indem man dort ein größeres, aus Baumstämmen und mehreren Wagenrädern bestehendes Verhau auf den Schienen herrichtete. Es bestand die Absicht, den fälligen Nachtkurierzug aus Mailand zum Entgleisen zu bringen. Dicht neben der gefährdeten Stelle befindet sich ein etwa 20 Meter tiefer Abgrund, in welchen der Zug unzweifelhaft gestürzt wäre, hätte nicht zufällig ein vorübergehender Bahnbeamter die Situation erkannt und Alarm geschlagen. Wie der „Rh. K." wissen will, ist man dem Thäter bereits auf der Spur. Es soll sich um einen Racheakt gegen die Gotthard-Direktion gehandelt haben.

Die Verpflichtung eines Beamten zur Rückzahlung des im Voraus empfangenen Gehaltes im Falle des Dienstaustrittes geht aus nachfolgender Entscheidung des Reichsgerichtes hervor: Der Umstand, daß dem Beamten das Gehalt im Voraus gezahlt wird, giebt dem Beamten kein Recht, Gehalt auch für die Zeit zu beanspruchen, in welcher er sich nicht mehr in amtlicher Stellung befunden hat, vielmehr muß der Beamte denjenigen Theil des ihm im Voraus gezahlten Gehalts, welcher auf die Zeit zu rechnen ist, in welcher er sich nicht mehr in amtlicher Stellung befunden hat, dem Staate zurückzahlen, weil bezügl. dieses Theils des Gehalts die Voraussetzung, unter welcher ihm das Gehalt im Voraus bezahlt worden ist, nämlich sein Verbleiben im Amte, während dieser Zeit nicht eingetreten ist.

Eine Kriegserinnerung. Wiederholt schon haben wir unserer Eisenbahnen und ihrer unvergleichlichen Leistungen in dem großen Kriege von 1870/71 gedacht. Welchen Gefahren und Hindernissen dieselben aber im Feindeslande ausgesetzt waren, davon giebt das Bild Zeugniß, welches wir auf dieser Seite wiedergeben. Am 23. Januar 1871 sprengten Franktireurs die in den Händen der Deutschen befindliche Brücke über die Maas bei Mezières. Die Absicht, ihren Feinden den Betrieb zu stören, erreichten sie nur zu gut, denn zwei deutsche Lokomotiven stürzten in die Maas, und die Unterbrechung des Betriebes wurde dadurch recht ernst und störend. Auf dem, dem „Deutschen Flügelrad-Kalender" entnommenen Holzschnitte, der nach einer kurz nach dem Unfalle aufgenommenen, u. W. noch nirgends veröffentlichten Photographie hergestellt ist, zeigt uns, daß die beiden abgestürzten Lokomotiven sächsische sind; die eine derselben führt den Namen „Leisnig". Weitere Einzelheiten haben wir leider nicht in Erfahrung zu bringen vermocht. Sollte der eine oder andere unserer Leser dem Ereigniß nahe gestanden haben, so wäre uns Mittheilung hierüber sehr erwünscht.

Vorrichtung zum Schmelzen des Schnees auf Dächern. Diese durch D. R.-Patent geschützte Erfindung besteht aus einer Brüstung beliebigen Materials (der Billigkeit wegen aus Blech): je nach Wunsch des Interessenten in jeder beliebigen, geschmackvollen Form ausgeführt, bildet dieselbe, am Rande des Daches angebracht, eine Zierde des Hauses. Diese Brüstung hat den Zweck, sämmtliche herabfallende Gegenstände bei Dachreparaturen oder Naturereignissen aufzufangen, um häufig vorkommende Unglücksfälle zu vermeiden, sowie das Absperren des Trottoirs und die damit verbundenen Verkehrsstörungen (namentlich in einer Großstadt) für immer zu beseitigen. Hinter dieser Brüstung nun befindet sich ein Rohr, dessen eines Ende mit einem der Schornsteine in Verbindung gebracht wird, während das andere Ende am anderen Giebel selbst als Schornstein endet. Auf diese Weise werden die sonst den Schornsteinen nutzlos entströmenden heißen Rauchgase durch dieses Rohr geleitet und erwärmen dasselbe naturgemäß derart, daß der sich gegen die Brüstung schiebende, also bei dem Rohre liegende Schnee schmelzen muß. An der unteren Kante der Brüstung angebrachte kleine Ausschnitte ermöglichen das Abfließen des Wassers in die vor der Brüstung befindliche Rinne. Um diese Rohre während der Sommerzeit schonen zu können, wird in dem Rohrende an der Brüstung sowohl, wie in dem Schornstein je eine Klappe resp. ein Schieber angebracht. Soll diese Schmelzvorrichtung in Thätigkeit treten, so darf man nur die Klappe in dem Rohre schließen und diejenige in dem Schornsteine öffnen. Diese Vorrichtung ist höchst einfach und läßt sich billig herstellen.

Digitized by Google

Der Bär im Packwagen. Unvergeßlich wird mir ein Vorfall sein, den ich, so erzählt ein Beamter in der Zeitschrift der „Zugführer", im Jahre 1875 auf einer Strecke der Hannoverschen Bahn zwischen den Stationen Echem und Hohnstorf erlebt habe. Nachdem der Zug von Echem abgefahren war, machte ich mich an das Sortiren der Begleitpapiere. Meine Stellung im Packraume war derart, daß, in der Richtung nach der Zugspitze, vor mir der Arbeitstisch stand, und hinter mir die Gepäck- und Eilgutstücke aufgestapelt lagen, unter denen sich todtes Wild, Rehböcke und Hasen, befand. Ich hatte eben mit meiner Arbeit begonnen, als ich durch ein Geräusch hinter mir veranlaßt wurde, mich umzuwenden. Wer beschreibt aber mein Erstaunen, oder richtiger gesagt, mein Entsetzen, als mein Blick auf einen Bären, ein schönes starkes Thier, fällt, der, etwa drei Meter von mir entfernt, mit sichtlichem Appetit damit beschäftigt ist, einen Rehbock zu verzehren. Daß die Situation eine für mich wenig angenehme war, wird mir der Leser wohl glauben. Was für Gedanken mein Hirn in diesem Augenblick durchjagten, ich kann es nicht in Worte fassen. Meine Lage wurde immer kritischer, als der Bär, augenscheinlich ungehalten über die Störung bei seinem Mahle, mich wild anglotzte und, als Ausdruck seines Unwillens, ein Grunzen von sich gab, das mir durch Mark und Bein ging. Schon sah ich im Geiste, wie die Bestie auf mich losspringt, mich mit ihren Tatzen zu Boden schlägt und als willkommenen Leckerbissen (ich bin so eitel, mich für einen Leckerbissen zu halten) verspeist. Bei alledem war ich aber doch darauf bedacht, mein Leben zu retten. Mein angstvolles Umherblicken nach einem Ausweg nahm jedoch Meister Petz nur noch mehr übel; er setzte sich auf die Hinterpfoten und schien nun ernstlich Miene zu machen, sich auf mich zu stürzen. Schon wollte ich mich in mein Schicksal ergeben, als mir durch einen Zufall meine Rettung möglich gemacht wurde. Der Zug hatte sich inzwischen der Station genähert und passirte die erste Weiche. Hierbei bekam der Packwagen einen Stoß, der zur Folge hatte, daß der Bär das Gleichgewicht verlor und beim Fallen einen aufgestapelten Haufen Kisten mit geräucherten Bücklingen umriß, die das Thier theilweise bedeckten. Das war für mich der geeignete Moment zur Flucht. Während der Bär sich von der Last zu befreien suchte, sprang ich zur Thür des Packwagens. Mich hinausschwingen und die Thür von außen zuschieben, war das Werk eines Augenblicks. Nun war ich gerettet! Während der Zug in die Station einfuhr, hatte ich noch Gelegenheit, durch den Thürspalt meinen unheimlichen Reisegefährten mit Muße zu beobachten. Auf der Station machte ich dem Zugführer und dem Stationsbeamten von dem Vorgefallenen Meldung und verbot den beim Ausladen beschäftigten Arbeitern, die Packwagenthür zu öffnen. Bald darauf erschien auch der Bärenführer, der den Bären in einer Holzkiste in Echem nach Hohnstorf hatte abfertigen lassen. Meister Petz aber, dem augenscheinlich der für ihn so verlockende Duft des Wildprets in die Nase gestiegen war, hatte die jedenfalls zu schwachen Latten der Kiste durchbrochen. So war das Unheil entstanden. Ich dankte meinem Schöpfer, daß ich mit heiler Haut davongekommen war.

Patent-Liste

über Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.*)

Anmeldungen.

20. K. 11784. Elektrische Zugdeckungs-Signalvorrichtung. — Frank Eugene Kinsman, Plainfield, New-Jersey, V. St. A.
„ U. 992. Aufhängevorrichtung des Hochleitungsdrahtes in Kurven für elektrische Bahnen. — Union Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin.

Ertheilungen.

20. 81350. Streckenstromschließer; Zus. z. Pat. 75360. — F. W. Prokow, Berlin N., Liesenstraße 16.
19. 81576. Weiche mit selbstthätiger Umstellung auf wechselnde Fahrtrichtung für Straßenbahnen. — H. Hüttenrauch, Linden-Hannover, Falkenstraße 43a.
20. 81526. Seitenkuppelung für Eisenbahnfahrzeuge. — C. Moradelli, München, Baumstraße 2.
„ 81538. Bremse mit seitlich auf die Radreifen wirkenden Bremsbacken. — A. Bolzani, Berlin N., Invalidenstraße 118.

Gebrauchsmuster.

19. 38945. Schienenstoßverbindung mit den Schienenfuß und eine T-förmige Schienenstoßunterlage umgreifenden, mit den Schienen und unterhalb der Unterlage verbindenden Laschen. — Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahl-Fabrikation, Bochum.
19. 39130. Schienenstoßverbindung durch in winkelförmige Schienenkopf-Längsausschnitte und in Schienenfußnuthen greifende, am Stoß die Lauffläche bildende Laschen. Rudolph Meusel, Tillowitz.
„ 39131. Fahrrad für Schienen aus einem gabelförmigen Laufradrahmen mit stabförmigem Fortsatz und Querversteifung als Schienenlager. — Medrow, Zossen.
20. 41256. Blockeinrichtung für eingleisige Bahnen mittels besonderer Zustimmungs-Block-Apparate und einer in den Blockstationen unterbrochenen Hilfsleitung. F. Natalis, Braunschweig, Parkstr. 8.
„ 41400. Drahtzugantrieb für Hauptsignale mit Längenausgleichvorrichtung aus zwei durch ein von einer Umlaufwelle getragenes Getriebe mit einander verkuppelten Drahtrollen. C. Fiebrand, Bromberg-Schleusenau.

*) Aufgestellt vom Patentbureau H. & W. Pataky, Berlin NW., Luisenstraße 25. — Diese Firma ertheilt unseren Lesern kostenlos Auskünfte. —

Literarisches.

Jahrbuch des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereins für 1896. Eine Fülle wissenswerthen, instruktiven Materials bietet auch der 2. Jahrgang des Jahrbuches, welches unser Oesterreichischer Bruderverein für seine Mitglieder in Form eines Taschenbüchleins herausgiebt. Gleich dem ersten Jahrgange ist auch der zweite geeignet, nicht nur in der Tasche geführt zu werden, um nach Ablauf des Jahres achtlos auf die Seite zu kommen, sondern sein Inhalt behält bleibenden Werth und verdient daher der Bücherei einverleibt zu werden. Die geschmackvolle Ausstattung im Einband, wie in Druck und Papier macht das Büchlein zu einem wahren Schmuckkästlein.

„Wie erhält man sich gesund und erwerbsfähig?" Dieses von dem Präsidenten des Reichsversicherungsamtes warm empfohlene Schriftchen von Kalle und Schellenberg ist nunmehr in 110000 Exemplaren verbreitet und in XII. Auflage gedruckt worden. Staatsbehörden und Krankenkassen haben größere Partien für ihre Arbeiter und Mitglieder angekauft. Gegen Einsendung einer 10 Pfg.-Briefmarke erfolgt die Zusendung eines Probe-Exemplars. 100 Exemplare werden für 6 Mk., 500 für 25 Mk. und 1000 für 48 Mk. portofrei geliefert von der Kanzlei der Gesellschaft für Verbreitung von Volksbildung, Berlin W., Maaßenstraße 20.

Briefkasten.

Gm. Den Wunsch, die Vereinsberichte möglichst knapp zu fassen, haben wir bereits wiederholt ausgesprochen. Das ist nun freilich nicht immer leicht, allein noch schwieriger ist es, in solchen zu langen Berichten unsererseits Kürzungen vorzunehmen, denn man kann nicht immer wissen, was am Orte gerade für das Wichtigste gehalten wird, und zu Rückfragen bleibt selten die Zeit. Deshalb können wir nur empfehlen, in solchen Fällen, in denen Streichungen nicht vorgenommen werden dürfen, es ausdrücklich zu bemerken und sich vorherige Zusendung der Korrektur auszubedingen. — **Sg.** in **Br—u.** Leider zu umfangreich. — **m. Dr.** Es wäre u. E. eine vollkommen falsche Auffassung der Stellung und der Ziele des D. E.-B.-V.'s, wenn Sie glauben wollten, derselbe habe sein Streben darauf gerichtet, die außer ihm bestehenden Eisenbahn-Beamtenvereine in sich „aufzunehmen". Das steht ihm vollständig fern. Bei der Wahl seines Titels ist davon ausgegangen, daß der Verein als Rechtsschutzverein Deutscher Eisenbahn-Beamten zu einer Zeit ins Leben trat, als seine gegenwärtigen Leiter ihm zumeist noch völlig fern standen. Bei der Umtaufung erschien es dann insofern geboten, „Deutsch" im Titel beizubehalten, als es schon vorher darin enthalten war und ihm auch bereits eine Anzahl außerpreußischer Mitglieder angehörten. In der Hauptsache ist und bleibt der Verein ein preußischer, und es ist zu wünschen, daß sich dessen vor allem die preußischen Eisenbahn-Angehörigen immer mehr bewußt werden. Mit wie wenig Vorurtheil die außerpreußischen Vereine aber im Allgemeinen dem Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereine begegnet sind, geht wohl am deutlichsten daraus hervor, daß sie sich, wie wir schon an anderer Stelle bemerkten, in einer Stärke von annähernd 8000 der Rechtshilfsabtheilung desselben, ohne dazu irgendwie gezwungen zu sein, d. h. aus rein kollegialem Interesse korporativ angeschlossen haben, während bei preußischen Kollegen selbst nicht selten die Erfahrung zu machen ist, daß der Einheitsgedanke in oft recht einfachen, praktischen Fragen auf ganz unbegreiflichen Widerstand stößt. Aber die Zahl der Einsichtigen ist auch schon jetzt groß genug, um mit Sicherheit ein weiteres frisches und fröhliches Wachsthum unserer Verbandsvereine erwarten zu lassen. — **M.** Wir haben schon verschiedene Vereinsbüchereien mit gründen und nach Kräften bereichern helfen und sind auch für die Ihrige gern bereit dazu, jedoch müssen wir möglichst die Gewähr haben, daß die Bibliothek auch gut unterhalten und benutzt wird. Theilen Sie uns gefl. mit, welche Art von Büchern Ihnen am erwünschtesten ist. Auch über die zweckmäßigste Einrichtung ertheilen wir gern Rath. — **G., Berlin.** Es ist gar nicht daran zu zweifeln, daß über kurz oder lang eine Reform des preußischen Betriebsdienstes kommen wird; darüber konnte sich jeder Einsichtige schon längst klar sein, wie nicht minder aber auch darüber, daß Lamento's zur Unzeit nicht den geringsten Erfolg haben. — Eine Reihe fachlicher Artikel über die Nothwendigkeit einer solchen Reform hat unser Organ bereits in den Jahrgängen 1893 und 1894 gebracht. Darf man also hoffen, daß die bezügliche Neuorganisation kommen muß, so erscheint es um so gebotener, inzwischen das Vereinsgebiet zu pflegen und auszubauen, denn auch in der Selbsthilfe liegt eine große ausgleichende und hebende Kraft, besonders wenn sie umfassend und tiefgreifend betrieben wird. — **Thaingen.** Ein Brief geht Ihnen mit der Zeitung zu. — **L. P.** Dank und Gruß!

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Eisenbahnschule Altenberg

— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt. — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

---

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. Karl Pilz.

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft. Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Man verlange Probenummern.

Leipzig-Gohlis. **Robert Krause.**

Neu! **Für nur Mk. 6.—** (Fabrikpreis) versende 1 brillante, extra solid gebaute, ca. 36 cm große **Konzert-Jag-Harmonika** mit: 10 Tasten, 2 Registerzüg., 2 dopp. Bässen, vollständ. ff. Nickelbeschl. u. Zuhalter, ff Ausstatt., starken, breiten, ungebrecht pat. Tonzungen, schöner, voller, dopp.-chöriger Orgelmusik, gr. u. weit anziehb. 3fach. Doppelbalg; jede Falte ist mit Stahlschuhecken versehen, wodurch Beschädigung unmögl. Wirkl. großes, aus bestem Material gearbeitetes **Pracht-Instrument** (keine sogen. Export- od. Marktwaare). Jed. Käufer erh. auch eine neue praktische Schule z. Selbsterlernen **umsonst,** wonach gleich d. schönsten Lieder, Tänze, Märsche, Choräle 2c. gespielt werden kann. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt.

O. C. F. Miether,
Hannov. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.

NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 **II. Musikinstr. umsonst,** nur damit Sie sich von der Güte und Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Soeben erschien und steht auf Verlangen vollständig

kostenfrei

zur Verfügung:

Hilfsbuch

für Verkehrsbeamte.

(Eisenbahn, Post und Telegraphie.)

Fussingers

Special-Buchhandlung f. Verkehrs-Litteratur.

Berlin W 35, Steglitzerstr. 60.

Indische Colibri-Finken

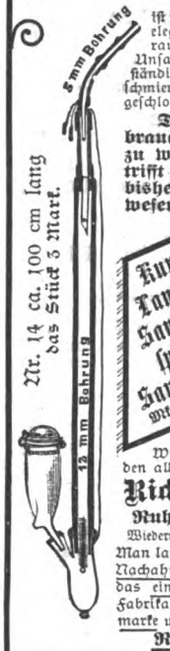
reizende bunte Sänger, à Paar 5 Mark. Versand unter Garantie lebender Ankunft. Ill. Preisliste 20 Pfg.

H. Kumss, Warmbrunn i. Schl.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1.50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Glaser's Nachtlichte

unübertroffen seit 1808, 6 mal prämiirt; silberne Medaille Amsterdam 1883 und Nürnberg 1893 „für vollkommene Ausführung der Fabrikate in jeder Beziehung".

Ueberall vorräthig

Zu Fabrikpreisen

Teppiche

mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.

Gardinen

Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.

Möbel-Stoffe

Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.

Muster gratis und franco.

Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.

Illustr. Pracht-Katalog

mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.

Teppich- und Gardinen-Fabrik

A. Wronkow

Berlin S., Oranienstr. 162.

Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

B. Becker in Seesen a. H. fabr. allein seit 1880 den anerkannt unübertroffenen **Holländ. Tabak.** Ein 10 Pfd.-Beutel fco. 8 Mk.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

No. 42 „Prima Manilla" leicht bis mittelkräftig.
500 Stck. frco. 18 Mk. 100 Stck. excl. Porto 3.60 Mk. **Tausende Anerkennungen!**
Garantie: **Zurücknahme.** Beamte etc. 2 Monate Ziel.
Ketels & Hagemann, holl. Cigarren & Tabakfabrik **Orsoy** (holl. Grenze.)

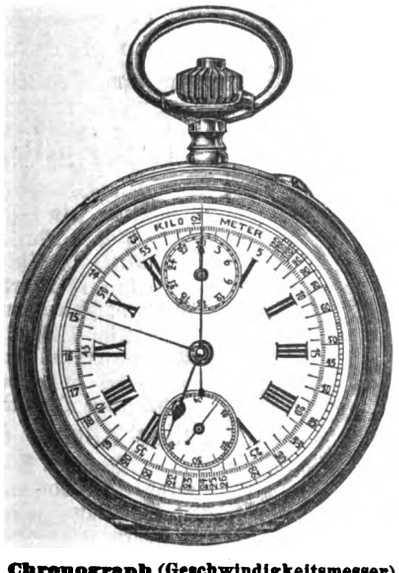
Viel Geld

sparen Sie beim Bezuge von Anzug- u. Paletot-Stoffen direct v. Tuchfabrikplatz. Neueste Muster frc. Abgaben jed. Maasses zu Fabrikpreisen.

Franz Böhme, Cottbus V.

Vertragsfirma { des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover, Vereins deutscher Lokomotivführer und Heizer, Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins.

Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten erhöhten Cassa-Rabatt.



Chronograph (Geschwindigkeitsmesser) System Glashütte, Marke „Saxonia" mit neuester Capeyn'scher Zifferblatteintheilung

Vertragsfirma { des Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen, der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt a. Main, des Bayerischen Förster-Vereins (anerkannter Verein).

Begr. 1878. Die Uhren-Fabrik von Begr. 1878.

Albrecht Költzsch in Dresden-Gruna

betreibt als Spezialität die Fabrikation silberner u. goldener Chronographen, sowie vernickelter und silberner grosser (24‴ und 26‴) Dienstuhren mit Ia. Werken nach Glashütter System, Marke „Saxonia" u. empfiehlt ferner als besonders preiswerth:

Taschenuhren couranter Genres:

Silberne	Damen-Cylinder-Remontoir,	0,800	fein, von	Mk.	14—30
Goldene	„ „ „	0,585	„ „	„	23—115
Silberne	Herren-Cylinder-Remontoir,	0,800	„ „	„	14—28
„ „	Anker- „	0,800	„ „	„	24—50
Goldene	„ „ „	0,585	„ „	„	65—200
Chronographen }	in Silber und Gold {		„ „	„	60—400
Répétir-Uhren }			„ „	„	160—600

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne	Herren-Anker-Remontoir,	0,800	fein, von	Mk.	32—100
Goldene	Damen- „ „	0,585	„ à	„	110
„	Herren- „ „	0,585	„ von	„	85—300
„	Damen- „ Savonnette	0,585	„ à	„	150

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne	Anker-Remontoir,	0,900	fein, . . von	Mk. 150—250
Goldene	„ „	0,585 u. 0,750	fein „ „	250—1500

Grösstes Lager in Schmucksachen, Wand-, Stand- u. Weckeruhren, sowie Musik- und optischen Instrumenten aller Art. Silber- und Alfénide-Geräthe.

Alle Uhren, Gold- und Silberwaaren tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Illustrirtes Preisbuch gratis und franco (ca 1600 Abbildungen).

Für die Herren Beamten Ziel nach Vereinbarung.

Vertragsfirma { des Vereins der Beamten der K. B. Staats-Eisenbahnen, „ Landes-Vereins württembergischer Verkehrsbeamten, „ „ Gr. Bad. Staatseisenbahn-Beamten.

Jubiläums-Comité's erhalten m. Rücks. auf d. edlen Zweck grossen Preis-Nachlass.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Allgemeiner Deutscher Versicherungs-Verein

Generaldirektion **Stuttgart** Uhlandstrasse 5.
Juristische Person. | Gegründet 1875. | Staatsoberaufsicht.
Filialdirektionen in
Berlin SW., Anhaltstr. 14. — **Wien**, I. Graben 16.

Der Verein empfiehlt seine in besonders geeigneter Form eingeführte und für technische Beamte und Angestellte hochwichtige

Unfall-Versicherung

mit Entschädigung bis zu Mk. 50,— täglich oder bis zu Mk. 100,000 im Todes- und Invaliditätsfall; ferner die speciell für die niederen Bediensteten der Verkehrs-Anstalten, wie das **Zugpersonal, Bahn- und Weichenwärter, Bahnhofportier** etc. sich eignende

Sterbekasse,

welche gegen eine mässige Prämie die Auszahlung eines bestimmten Kapitals von 100 — 3000 **Mk.** für den Todesfall bezweckt.

Die Sterbekasse des Vereins, welche ganz besonders den Verhältnissen der minderbemittelten Klassen, die sich an der eigentlichen Lebens-Versicherung nicht zu beteiligen vermögen, weil sich die Lebens-Versicherungsgesellschaften mit der Versicherung kleiner Kapitalien nicht befassen, Rechnung trägt, zählt zur Zeit ca. 40,000 Mitglieder. Die Reserven betrugen am 1. Januar 1895 Mk. 1343203.

An Dividenden werden in dieser Abtheilung den bezugsberechtigten Mitgliedern seit dem Jahre 1889 jährlich je 20 Prozent gewährt. Am 1. Oktober 1895 bestanden in sämtlichen Abteilungen des Vereins 170129 Versicherungen über 1370370 versicherte Personen.

Prospekte und Versicherungsbedingungen werden von der Direktion oder den Vertretern des Vereins gratis abgegeben.

Mk. 48.

Die Nähmaschinen-Fabrik M. Wolff,

Berlin C., Neue Grünstraße 27,

deren Erzeugnisse durch ihre unbedingte Reellität über ganz Deutschland in allen Beamten-Kreisen schnell Eingang gefunden haben — verkauft direkt ohne Zwischenhändler ihre anerkannt beste hocheleganteste und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehene hocharmige Familien-Nähmaschine mit Verschlußkasten und zum Fußbetrieb eingerichtet incl. sämmtl. Apparate und Verpackung für Mark **48**. Alle Arten Handwerkermaschinen zu dementsprechend billigsten Preisen. **30tägige Probezeit und 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekte mit Anerkennungen kostenlos und frei.

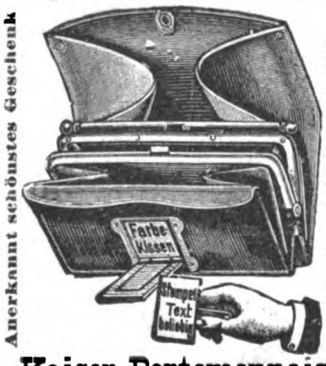
Stempel

jeder Art

von Metall und Kautschuk, auch mit verstellbarem Datum und fortlaufender Nummer liefert gut und billigst

Stempel-Kaiser

Berlin SW. Friedrichstr. 47.
Eigene Erfindung und Specialität.



Kaiser-Portemonnais

aus einem Stück echt Seehund- oder Juchtenleder mit beliebigem Stempel 3,50 Mk. Porto 20 Pf. — **Ueber 100000 sind schon verkauft!** Es ist auch zu schön, einen Stempel mit seiner Adresse **stets zur Hand** zu haben, um damit Briefe, Karten, Postanweisung., Bücher, Rechnungen etc. stempeln zu können. Jeder lasse sich eins zur Probe kommen oder Musterbuch gr. u. fr. direct aus der Fabrik vom Erfinder und alleinigen Fabrikant **Theod. Kaiser**, Berlin, Friedrichstrasse 47.

Ich bezeuge hiermit gern, dass **alle** von Herrn **Kaiser** gelieferten Stempel vorzüglich und sehr preiswürdig sind. Sup. **Friedemann**, Greifenberg i. Pom.

Pianinos, Harmoniums

von M. 350.— an. von M. 80.— an.
Amerik. Cottage-Orgeln, Flügel, Klavier-Harmoniums.
Anerk. beste Bezugsquelle. Höchster Rab. Alle Vortheile. Illustrirter Katalog, der grösste seiner Art, gratis und frei.
Wilh. Rudolph in Giessen Nr. 159.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Einbanddecken

für die

Deutschen Verkehrs-Blätter

in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,50 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste** **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Stellentausch.

Welcher Kollege des Direktionsbezirks Danzig oder Bromberg ist bereit, mit mir zu tauschen?
Meisner, Stat.-Assist. in **Meppen.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter 1a. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Inhalt: Die hygienische Bedeutung der Sonntagsruhe. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Prüfungswesen. — Vermischtes. — Patent-Liste. — Literarisches. — Briefkasten. — Feuilleton: Die Brautnacht.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 2. Leipzig, den 9. Januar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirk Bremen.

Unser Bezirk, welcher sich seit der kurzen Zeit seines Bestehens rasch entwickelt hat, was bei dem idealen Bestreben auch nicht zu verwundern ist, feierte am Sylvester-Abend sein zweites Stiftungsfest in den unteren Sälen der Centralhalle, welche fast bis auf den letzten Platz besetzt waren. Die Festrede des Vorsitzenden, Herrn Martin,*) sowie der Prolog von Herrn Suhling, welchen Frl. Suhling in klarer, verständlicher Weise sprach, und das darauf folgende lebende Bild Sr. Majestät Kaiser Wilhelms II., umgeben von seinen Beamten des geflügelten Rades, in wahrhaft getreuer Natürlichkeit von Herrn J. Meidt dargestellt, machten einen ergreifenden Eindruck. In das Hoch auf Se. Majestät und auf den hohen Chef, Excellenz Thielen, wurde von allen Theilnehmern kräftig eingestimmt und während der Darstellung des lebenden Bildes die Nationalhymne gemeinschaftlich gesungen. Herr Schnakenberg verstand es, die Lachmuskeln der Zuhörer mit seinen Kouplets u. s. w. anzuspannen. Auch der Zahnathlet und Schlangenmensch Mr. Fernando wußte durch seine meisterhaften Produktionen das Publikum zu erfreuen. Das dann folgende kleine Theaterstück, dessen Ausführungen Herr und Frau Weydling u. A. in liebenswürdiger Weise übernommen hatten, wurde mit voller Präcision effektvoll zu Ende geführt. Sie erweckten den Wunsch, daß sie ihre Gunst dem Vereine auch für die Zukunft bewahren möchten. Dem Vereinswirthe Herrn C. Wetzel und Frau gebührt für die Umsicht und gute Bewirthung volle Anerkennung, auch ist nicht zu verkennen, daß alle Herren vom Vorstande und Festkomitee unseres jungen Vereins es wohlverstanden, das ausgedehnte Fest mit voller Umsicht zu leiten. S.

*) Redner sagte u. A. Folgendes: „Möge dieses Fest Ihren Erwartungen entsprechen und Ihnen zeigen, daß auch die Jünger des geflügelten Rades ein festes Band umschließt. Wie Sie sehen, ist hier nicht eine Charge des großen Eisenbahn-Beamtenheeres versammelt, sondern es ist von den hier stationirten Beamten fast jede Charge vertreten. Die Ziele unseres Vereins sind nur gute und patriotische, da wir verfolgen: Die Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse unserer Mitglieder, die Pflege der kollegialen und idealen Interessen unseres Standes und den Sinn für Vaterlandsliebe und Pflichttreue." Deshalb ist unsere Devise: „Treu für Kaiser und Reich!" Wir wollen einen Verein haben, der von unseren Herren Vorgesetzten als eine Pflanzstätte der Berufstreue und -Pflicht angesehen wird, damit wir uns in ehrlicher Weise deren hohes Wohlwollen erringen. Bei den vielen Eisenbahn-Vereinen mit Sonderbestrebungen, welche jetzt so üppige Blüthen treiben, ist eine umfassende Hebung unseres Standes nicht zu erzielen, daher müssen wir Eisenbahner allesammt unsere Sonderinteressen zum Wohle des Ganzen soweit als möglich aufgehen lassen, opfern in einem Vereine, der sämmtliche Eisenbahner umfaßt, bezw. die gesammten Interessen unseres Standes vertritt. — Unserer höchsten Behörde, welche sich so wohlwollend unserer Vereinsbestrebung angenommen hat, würde es auch wesentlich leichter werden, unseren Wünschen näher zu treten, wenn sämmtliche Eisenbahner einem Vereine angehörten und wir ein einig Volk von Brüdern wären. Wie Großes könnte der Verein dann auch leisten, wie manche Noth lindern, wie manche Thräne trocknen, welche Vortheile jedem Einzelnen bringen, welche Hebung unseres Standes herbeiführen! Deshalb, geehrte Mitglieder, wollen wir hochhalten unseren Verein gegen alle Anfechtungen von innen und außen. Wir wollen festhalten an der Liebe zu unserem Kaiser und seinem hohen Hause. Wir wollen eine feste Stütze des Thrones sein jetzt und immerdar!"

Ortsgruppe 168 (Wittenberge).

Die am 21. v. Mts. im „Hotel du Nord" stattgehabte Versammlung war von etwa 20 Mitgliedern besucht. Um 8½ Uhr eröffnete der Vertrauensmann dieselbe. Nach Verlesung des Protokolls der Versammlung vom 8. Dezember, in welcher Herr Stations-Assistent Scharr aus Berlin gesprochen, wurde in die Tagesordnung eingetreten. Die Nothwendigkeit zur Bildung eines Bezirksvereins wurde allseitig anerkannt und wurden die von der Vereins-Verwaltung in Hannover angeforderten Normal-Satzungen eingehend berathen und mit einigen Abänderungen angenommen. Zur Leitung der Geschäfte wird ein dreigliedriger Vorstand gewählt und die Aemter wie folgt vertheilt: Vorsitzender: Stations-Assistent Schulze (5), Schriftführer-Kassirer: Werkmeister Edel, Beisitzender: Lokomotivführer Wernicke. Es wird erwartet und gehofft, daß durch diesen erweiterten Vorstand die Agitation für die Vereinssache noch lebhafter wird und das Interesse an dem Verein dauernd wachgehalten werden kann. Als Vereinslokal wird das „Hotel du Nord" bestimmt und jeder erste Donnerstag im Monat als Vereinsabend festgesetzt. Wegen der vorgerückten Stunde konnten die Wohlfahrtseinrichtungen des D. E.-B.-V.'s nicht mehr eingehend besprochen werden und bleibt das einer späteren Versammlung vorbehalten. Mit dem Wunsche, daß die Vereinssache im neuen Jahre recht erblühen und gute Früchte tragen möge, wurde die Versammlung um ½12 Uhr geschlossen.

Ortsgruppe Herbesthal.

Das am Neujahrstage im hiesigen Rehfeld'schen Lokale veranstaltete Weihnachtsfest erfreute sich eines außergewöhnlich starken Besuches, infolgedessen sich der Festsaal als bei Weitem zu klein erwies. Es wurden hierdurch leider viele Besucher an der ungestörten Theilnahme am Feste gehindert. Die seitens der hiesigen Musikkapelle (Dirigent Herr Sievert), sowie des Gesangvereins (Dirigent Herr Pünter) gebotenen Musik- und Gesangsstücke wurden mit guter Auffassung und vieler Präzision zum Vortrag gebracht und erzielten den ungetheilten Beifall der Zuhörer. Ebenso lagen die komischen Vorträge und Theaterstücke in guten Händen und trugen zur allgemeinen Erheiterung reichlich bei. Die nachherige Christbaum-Verloosung überraschte durch die Reichhaltigkeit und gute Auswahl der Gewinne und hielt die Anwesenden in Spannung und Heiterkeit. Ein flottes Tänzchen bildete den Schluß des Festes, von dem wohl behauptet werden kann, daß es das gelungenste und besuchteste aller bisher hier veranstalteten ähnlichen Feste war. Zum Besten der Unterstützungskasse des hiesigen Ortsvereins ergab eine abgehaltene Sammlung einen befriedigenden Betrag.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Crimmitschau.

Am Donnerstag, den 2. Januar d. Js. hielt unsere Ortsgruppe ihren ersten diesjährigen Vereinsabend ab und war mit diesem eine kleine gegenseitige Christbescheerung verbunden. Fast sämmtliche Mitglieder mit ihren lieben Frauen waren erschienen, und bald herrschte in dem festlich erleuchteten Vereinslokal eine fröhliche Feststimmung. Der Abend wurde nach kurzer Begrüßung mit dem Liede: „Stille Nacht, heilige Nacht" eröffnet; diesem folgte eine Deklamation, weitere Gesänge und musikalische Vorträge. Hierauf fand zuerst die Verloosung der aus Vereinsmitteln beschafften Christbaum-Geschenke statt, und dann folgte die Verloosung der von den Mitgliedern mitgebrachten, nicht selten große Heiterkeit erregenden Geschenke. Nachdem noch einige kleine, besondere Geschenke bestmöglichst durch Versteigerung an den Mann gebracht waren, kam noch ein flottes Tänzchen zu Stande. Der gemüthliche Abend hat uns aber nicht allein viel Vergnügen bereitet, sodaß derselbe allen Theilnehmern noch lange in schöner Erinnerung bleiben wird, sondern hatte auch für die Wittwen- und Waisenkasse ein nettes Sümmchen abgeworfen.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Ulm.

Die am Sonntag, den 29. Dezember 1895 im Saale des „Weißen Rosses" hier abgehaltene Weihnachts-Unterhaltung hatte sich eines regen Besuches zu erfreuen. Mit derselben war, wie in den Vorjahren, eine Gabenverloosung verbunden, und es war erfreulicher Weise eine erhebliche Zunahme der gestifteten Gaben zu vermerken. Die Loose fanden dementsprechend auch raschen Absatz. Das Programm war äußerst reichhaltig an gesanglichen und musikalischen Leistungen, bei

Digitized by Google

Durchführung derselben haben sich namentlich die Damen Bäurlen, Kißling und Strobel, sowie die Herren Auzinger, Kißling und Kneher verdient gemacht, insbesondere aber waren es auch die prächtigen Männerquartette, von einigen Sängern der Gesellschaft „Mercuria", darunter unser Vorsitzender, Herr Kneher, vorgetragen, die allgemein gefielen und reichen Beifall ernteten. Allen Mitwirkenden, Damen und Herren, sowie auch den Spendern von Gaben für die Verloosung sei hiermit herzlicher Dank gesagt.

Bezirksverein Horb.

Am Sonntag Nachmittag, den 8. Dezember, fanden sich die Mitglieder des Bezirks auf Einladung des Vorstandes, Herrn Bahnhofsverwalter Schirmer, in der Bahnhofsrestauration Eutingen sehr zahlreich ein, um ihrem aus dem Bezirk ausscheidenden Bezirkskassier, Herrn Expedient Büg, fröhliche Stündlein zu bereiten. Der Vorstand des Vereins erinnerte in kurzer Rede an die Opferwilligkeit des scheidenden Herrn Büg und überreichte ihm als Geschenk im Namen des Bezirks für sein langjähriges Wirken in unserer schönen Vereinssache einen hübschen Bierkrug. Die Glückwünsche der Mitglieder begleiten den Scheidenden auf seine neue Stelle. Die Rückkehr erfolgte erst mit den letzten Bahnzügen. Man war sehr befriedigt, sowohl über die gelungene kleine Festlichkeit, als auch über die feine Bewirthung des Herrn Bahnhofsrestaurateurs.

Bezirk Cannstatt.

Am zweiten Weihnachtsfeiertag (Stephanstag) hat der hiesige Bezirksverein in den Sälen des Hotels „Zu den vier Jahreszeiten" seine Weihnachtsfeier, verbunden mit Gabenverloosung abgehalten. Die Feier wurde eingeleitet durch ein Streichquartett der hiesigen Kurkapelle unter Leitung des Herrn Kapellmeisters Schlichthärle mit „Am Weihnachtsabend", Idylle von Fr. Wagner. Der Vereinsvorstand, Herr Expedient Seydlen, begrüßte die Erschienenen, deren Anzahl so groß war, daß die Räumlichkeiten nicht ausreichten, sie alle aufzunehmen; namentlich war die Theilnahme von auswärtigen Mitgliedern eine große. Das reichhaltige und gut gewählte Programm hat sich durch die vorzüglichen Leistungen aller Mitwirkenden in den einzelnen Nummern in rascher Aufeinanderfolge vortrefflich abgewickelt. Besonders hervorzuheben sind die Gesangsvorträge des Frl. Schlichthärle unter der Klavierbegleitung ihres Herrn Bruders, sowie die komischen Vorträge des Herrn E. Aretz, welche einen wahren Beifallssturm hervorriefen.

Auch der reich ausgestattete Gabentisch brachte bei der Verloosung fast allen Theilnehmern schöne, zum Theil recht werthvolle, für den Haushalt nützliche Gewinne. Eine folgende Tanzunterhaltung bildete den Schluß, und nur zu rasch schwanden die frohen Stunden der zu aller Zufriedenheit gelungen verlaufenen Feier.

S.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betr. Rabatt.

Die Tabakfirma Spreen & Guhl in Hamburg, Königstr. 36, gewährt unseren Vereins- und Verbandsmitgliedern bei Einkauf bezw. beim Versand von Tabak und Cigarren eine Preisermäßigung von 10 %. Die Firma liefert für viele Vereine und erfreut sich eines guten Rufes.

Betr. Einzahlung der Beiträge.

Zur Beseitigung aufgetauchter Zweifel wird bekannt gegeben, daß die Beiträge zu den Abtheilungen Rechtshilfe und Interessenvertretung stets pränumerando zu entrichten sind.

Um die Jahresrechnung pro 1895 rechtzeitig fertig stellen zu können, bitten wir alle Diejenigen, welche mit ihren Beiträgen rückständig sind, um ungesäumte Einzahlung. Wir bemerken dabei, daß längere Zahlungsrückstände event. die Vereinsleistung in Frage stellen.

Betr. Darlehen 2c.

Nachdem jetzt beachtenswerthe Geldeinzahlungen stattgefunden haben, sind Darlehen, soweit ausreichende Bürgschaften geboten werden, wieder zu erhalten. Anträge sind durch die Herren Vertrauensmänner bezw. Bezirksvorstände einzureichen.

Betr. Kautionsstellung.

Wir sind in der Lage, für alle Beamten Kautionen in allen Summen, ohne Bürgschaftsforderung, zu stellen. Beamte anderer Verwaltungszweige sind nicht ausgeschlossen. Bedingungen sehr günstig. Abtragung nicht erforderlich, aber nach Belieben der Nehmer auch gestattet. Bereits gestellte Kautionen können beliehen werden.

Anträge werden jederzeit entgegen genommen von der

Hannover, den 3. Januar 1896.

Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Ortsverein Bremen.

Am Sonntag, den 19. Januar, Nachmittags 3 Uhr im oberen Saale der „Centralhalle" **ordentliche Generalversammlung.**

1. Wahl neuer Vorstandsmitglieder. 2. Bericht über das verflossene Vereinsjahr. 3. Rechnungsablage.

Der Vorstand.

Ortsbezirk Berlin.

Vortrag.

Am Montag, den 13. Januar 1896, Abends 8 Uhr findet im oberen Saale von Kellers Festsälen, Cöpenickerstraße 96/97, der **5. Wintervortrag** statt. Thema: **„Die militärische Ausnutzung der Eisenbahnen im Kriege".** Referent: Herr Hauptmann im großen Generalstabe der Armee von der Esch.

Die Mitglieder werden um zahlreiches Erscheinen gebeten. Nach A. V. 677/95 erhalten dieselben freie Fahrt. Legitimation beim Eintritt durch Karte. Nichtmitglieder, welche dem Verein beizutreten beabsichtigen, werden zugelassen.

Berlin, den 4. Januar 1896.

Für den Gesammt-Vorstand.
Scharr, Stations-Assistent, Vorsitzender.

Ortsverein Braunschweig.

Am Sonntag, den 12. Januar, Nachmittags 4 Uhr im Marmor-Saale des „Wilhelmsgartens" **Versammlung. Vortrag** des Vereinsdirektors Herrn Ch. Schirmer aus Hannover über: **„Das Streben und Wirken des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins für seine Mitglieder".**

Hierzu werden die Herren Eisenbahnbeamten jeden Ranges und jeder Dienstrichtung aus Nah und Fern freundlichst eingeladen.

Der Vorstand.

Ortsgruppe Meppen.

Am 12. ds. Mts., Nachmittags 3½ Uhr findet im Saale des „Többe'schen Restaurants" hierselbst eine **Versammlung** statt, zu welcher Herr Telegraphenmeister Grahle aus Rheine einen **Vortrag** über: **„Die Entwickelung der Telegraphie bei den Eisenbahnen"** in Aussicht gestellt hat.

Um recht zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Auch Nichtmitglieder sind willkommen.

Der Vorstand.
Meißner. Starp.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Ulm.

Am Montag, den 10. Februar, Abends 7½ Uhr findet in den Sälen zum „Weißen Roß" hier unsere **Faschings-Unterhaltung** mit **Tanz** und kleineren Aufführungen statt. Hierzu werden die Mitglieder des Bezirks und die benachbarten Vereine mit ihren Angehörigen freundlichst eingeladen.

Ulm, den 4. Januar 1896.

Vorsitzender G. Kneher. — Schriftführer E.-Assist. Hofmann.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Waldshut.

Am Samstag, den 25. Januar 1896, Abends ½9 Uhr findet in den Sälen des „Hotel Blume" dahier das **VI. Stiftungsfest** in herkömmlicher Weise mit darauffolgendem **Tanzkränzchen** statt.

Die verehrl. Mitglieder mit ihren Familienangehörigen, sowie auch die dem Verein nicht angehörenden Kollegen werden hierzu aufs Freundlichste eingeladen. Es wäre sehr erwünscht, wenn die auswärtigen Mitglieder, denen es der Dienst erlaubt (besonders die Herren Kollegen vom Kanton Schaffhausen), etwas zahlreicher erscheinen würden, als dies in den letzten Jahren der Fall war. Einführungen sind gestattet.

Mit kollegialischem Gruße

Waldshut, den 3. Januar 1896.

Amberg, I. Vorsitzender.

Zur gefl. Beachtung!

Soweit der Vorrath reicht, werden die beiden Werkchen

Deutscher Eisenbahn-Kalender
(Taschenbuch)
und
Deutscher Flügelrad-Kalender
(Familienbüchlein)

an die Verbandsvereins-Mitglieder zum Subskriptionspreise mit Rabattgewinn abgegeben. Bei je 10 Stück 1 Freiexemplar und portofrei. Beide Werkchen sind von dauerndem Werthe und empfiehlt sich daher die Beschaffung jederzeit, namentlich aber beim Beginn des neuen Jahres.

Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 3. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 16. Januar 1896. München.

Zum Jubiläum der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches.

„Allezeit treu bereit
Zu des Reiches Herrlichkeit."
von Moltke.

Hoch und herrlich ragt der Bau, der vor nunmehr 25 Jahren im Spiegelsaale zu Versailles seine erste Weihe erhielt: Das Deutsche Reich, wiedererrichtet am 18. Januar 1871 im heiligen Kriege von Deutschlands Stammesgenossen gegen den Erbfeind, der es nicht dulden wollte, daß sie seien ein einig Volk von Brüdern.

Umgeben von Deutschlands Fürsten und Führern seines Volkes in Waffen verkündete Preußens König, Wilhelm der Siegreiche, die kaiserliche Proklamation, die trotz der damaligen kriegerischen Begeisterung durch ihren friedlichen Charakter allgemeinste Zustimmung fand.

„Wir übernehmen die kaiserliche Würde", so lautete der letzte Theil dieser Proklamation, „in dem Bewußtsein der Pflicht, in deutscher Treue die Rechte des Reichs und seiner Glieder zu schützen, den Frieden zu wahren, die Unabhängigkeit Deutschlands, gestützt auf die geeinte Kraft seines Volks, zu vertheidigen. Wir nehmen sie an in der Hoffnung, daß dem deutschen Volke vergönnt sein wird, den Lohn seiner heißen und opfermuthigen Kämpfe in dauerndem Frieden und innerhalb der Grenzen zu genießen, welche dem Vaterlande die seit Jahrhunderten entbehrte Sicherung gegen erneute Angriffe Frankreichs gewähren. Uns aber und unseren Nachfolgern an der Kaiserkrone wolle Gott verleihen, allezeit Mehrer des Reiches zu sein, nicht an kriegerischen Eroberungen, sondern an den Gütern und Gaben des Friedens auf dem Gebiete nationaler Wohlfahrt, Freiheit und Gesittung."

Was diese kaiserliche Proklamation in so großen schlichten Worten versprochen, das ist wunderbar in Erfüllung gegangen. Unter den mächtigen Fittichen des Hohenzollernaars und der beständigen Bereitschaft der Deutschen Bundesfürsten ist das neue Deutsche Kaiserreich herrlich emporgeblüht zu machtvoller und segensreicher Entfaltung seiner großen geistigen und materiellen Güter. Und darf unser Deutsches Volk auch niemals rasten und ruhen, muß es auch jederzeit gewappnet dastehen zum Kampfe gegen den äußeren, wie nicht minder gegen den inneren Feind, so kann es doch mit wahrer Jubelfreude den Geburtstag des neuen Deutschen Reiches als des Hortes seiner Einigkeit und damit seiner Macht und seines durch langen Frieden wachsenden Wohlstandes festlich begehen.

Betrachten wir die mitwirkenden Umstände, durch die unser neues Deutsches Reich innerhalb eines Vierteljahrhunderts zu einem so stolzen, hochragenden und in seinen Grundfesten so sicheren Auf- und Ausbau gelangen konnte, so finden wir mit obenan unser modernes Verkehrswesen und vor allem unsere Deutschen Eisenbahnen. Mehr wie in allen anderen Ländern dienen sie dadurch, daß sie fast ausschließlich in den Besitz der Bundesstaaten übergegangen sind, der Volks-Wohlfahrt in weitestem Maße, und mit jeder neu hinzukommenden Linie wird das Band der Einheit immer fester geschlossen.

Welche bindende und einigende Kraft gerade den Eisenbahnen innewohnt, das haben viele große Männer schon längst erkannt und ausgesprochen.

Freilich darf uns das nicht etwa zu dem Glauben bestimmen, als brauchten wir, als im Besitz und Genuß befindliche Kinder der Gegenwart, nichts hinzuzuthun. Nein, heute mehr denn je müssen wir trachten, das auf uns überkommene Erbe der Einigkeit unseres deutschen Vaterlandes mit allen Kräften zu wahren und hochzuhalten vor der Entstellung und Herabwürdigung Solcher, die ihren Segen nicht sehen und ihren belebenden Odem nicht fühlen — wollen. Dazu müssen wir als Angehörige des anerkannt mächtigsten Einigungsmittels, der Eisenbahnen, mit möglichst vollem Verständniß mitzuwirken suchen in Allem, was im Berufe zur Förderung der Einigkeit und des harmonischen und förderlichen Zusammenwirkens beitragen kann. Statt uns engherzig zu verschließen und abzusperren, wollen wir der Brüderlichkeit nicht vergessen und wollen sie hegen und pflegen nicht nur mit „Gleichgestellten", sondern mit Niederen wie mit Höheren. Damit heben wir des Reiches Herrlichkeit nicht nur nach außen, sondern namentlich nach innen und helfen das Friedenswerk, wie es die kaiserliche Proklamation zur Wiedererrichtung des Reiches verheißen hat, fördern und erhalten.

Wir werden damit erst recht würdig, am einigenden Bande der Eisenbahnen zu wirken und zu schaffen.

Digitized by Google

Zur Frage des Wagenmangels.

(Eingesandt.)

In Nr. 46 Ihrer geschätzten Verkehrs-Blätter vom 14. Nov. v. J. werden von einem Herrn Kollegen, Stations-Assistent Obst, Vorschläge zur Abhilfe des Wagenmangels gemacht. Die Vorschläge zeigen ja, daß der Herr Kollege nur das Beste will, derselbe scheint jedoch, nach seinen Angaben zu urtheilen, auf einer Station sich zu befinden, wo Personal und Platz in Hülle und Fülle vorhanden sind, denn wenn er sagt, daß das Personal manche Stunde keine Arbeit hat, so kann sich der betreffende Kollege unmöglich im Oberschlesischen Revier befinden. Was die hiesige Station anbetrifft, so muß ich leider sagen, daß ich nicht nur manchmal, sondern sehr oft nicht weiß, wie ich die Arbeiten, welche unbedingt fertig gestellt werden müssen, mit dem mir zu Gebote stehenden Personal erledigen soll. Meine armen Rangirer z. B. — ich sage deshalb arm, weil die Leute schon seit Jahren nicht einmal eine richtige Mittagsstunde haben können — müssen abwechselnd in aller Eile ihr Bischen Mittagsbrot einnehmen, um dann sofort wieder am Rangirgeschäft Theil zu nehmen. Aber auch alle andern Kräfte sind so bemessen, daß keine derselben stundenlang nichts zu thun hätte. Den Herrn Kollegen habe ich daher im Stillen sehr beneidet, daß er auf einer Station sein kann, wo so viel Personal vorhanden ist, wie glücklich können solche Beamte sein.

Was nun das Entladen der von Herrn Obst angeführten Güter betrifft, so müßte doch die Verwaltung auch die volle Verantwortung für die richtige und unbeschädigte Uebergabe der entladenen Güter an den Empfänger übernehmen. Wie würde dies aber zuweilen bei verschiedenen, von Herrn Obst angeführten Gütern aussehen, wie viele würden da zur Disposition gestellt werden! Bretter und Bohlen z. B. für Tischler bestimmt, sind bekanntlich sehr theueres Material, was ganz besonders sorgsam behandelt werden muß. Thonröhren, Schiefer, Baugeräthe und Eisentheile, namentlich aber Glaswaaren müssen ebenfalls sehr vorsichtig entladen werden. Nun gar erst Flachs und Werg. Welche Sicherheitsmaßregeln müßten da getroffen werden, und welche Verantwortung würde die Verwaltung bezügl. der Feuersgefahr zu übernehmen haben! Wie groß müßten die Speicher und die Plätze überhaupt sein. Woher sollte der erforderliche Platz auf großen Stationen genommen werden, wo der vorhandene Raum nicht einmal zur Anlage der nöthigen Gleise ausreicht und zum Ankauf des erforderlichen Platzes große Summen Geldes nöthig wären, um vielleicht Fabriken, Gebäude und Straßen anzukaufen, welche im Wege ständen. Ist doch erst vor Kurzem für ein ganz kleines Stück Straße der Betrag von 30 000 Mk. gezahlt worden, weil diese Straße für Eisenbahnzwecke unbedingt gebraucht wurde. Der größte Theil der Geschäftswelt würde sich ferner kaum dazu verstehen, für das Entladen der Güter den hohen Entladelohn zu zahlen und — namentlich bei Kohle und Coaks pp. — durch das viele Umladen derselben noch eine minderwerthige Waare zu übernehmen. Sind doch schon wiederholt Ersatzansprüche an die Verwaltung gestellt worden, in welchen nachzuweisen versucht wurde, daß durch das Umladen der Kohle aus heißgelaufenen Wagen in andere Fahrzeuge, die Kohle an Werth bedeutend verloren hatte. Eine Berliner Firma hat erst kürzlich eine derartige Entschädigung beansprucht, welche beinahe so hoch war wie der gesammte Werth der Kohle.

Gegen die von Herrn Obst angeführten Einrichtungeen würden nach meinem unmaßgeblichen Dafürhalten nicht allein die Handelskammern, sondern auch die gesammte Landwirthschaft protestiren, außerdem würde eine derartige Durchführung im großen Stile der Verwaltung für die meisten Stationen mehr Kosten bereiten als Nutzen bringen, wenn man bedenkt, welche Einrichtungen da überall getroffen werden müßten.

Dagegen stimme ich den Vorschlägen zur schnelleren Beförderung der Frachten und leeren Wagen durch Einlegen von Bedarfs- und Sonderzügen vollständig bei. Es müßten in Zeiten des Wagenmangels überhaupt mehr Güterzüge verkehren.*)

Eine große Abhilfe des Wagenmangels könnte auch dadurch herbeigeführt werden, daß die bestehenden Stationsschlossereien, namentlich dort, wo früher Betriebs-Werkstätten bestanden und die Werkstatts-Räume noch vorhanden sind, vergrößert, d. h. mit mehr Arbeitspersonal — namentlich Schmiede — ausgerüstet würden, so daß auf diesen Stationen größere Reparaturen an Fahrzeugen ausgeführt werden könnten. Die preußische Verwaltung hat bekanntlich verschiedene Betriebs-Werkstätten aufgehoben. Es müssen also jetzt verschiedene beschädigte Wagen, welche früher im beladenen Zustande durch diese Werkstätten betriebsfähig wieder hergestellt wurden und dadurch in kurzer Zeit wieder auf den Weg kamen, erst entladen und dann zur Reparatur der bestimmten Nebenwerkstatt oder Hauptwerkstatt zugeführt werden. Das Entladen kostet der Verwaltung Geld, was früher durch die Betriebs-Werkstatt ebenfalls erspart wurde, außerdem konnten so viele Fahrzeuge, welche jetzt den vorgeschriebenen Werkstätten zugeführt werden müssen, während der Zeit, in welcher die Wagen zur Werkstatt laufen, schon wieder hergestellt und dem Verkehr übergeben sein.

Nun kommt es auch noch vor, daß die betreffenden Werkstätten mit reparaturbedürftigen Wagen überfüllt sind, sodaß eine Anzahl Wagen längere Zeit stehen bleiben muß, ehe die Reparatur an diesen Wagen in Angriff genommen werden kann. Selbstredend sind dann diese Wagen dem Verkehr auf längere Zeit entzogen, was nicht nöthig wäre, wenn, wie schon gesagt, die Reparaturen in größerem Maße als jetzt durch die Stationsschlossereien ausgeführt werden könnten.

Die Bildung und Ablassung von sogenannten Vereins- bezw. Verbandszügen, welche auf weite Strecken direkt durchgeführt würden und nur einen entsprechenden Aufenthalt zum Maschinen-

*) Der Vorschlag kürzerer Güterzüge mit automatischer Bremse und häufigerer Aufeinanderfolge ist schon wiederholt in vorliegendem Blatte gemacht worden. Statt der Ausgabe vieler Millionen für neue Fahrzeuge sollten nach dieser Seite hin reichlich Mittel zu sicherlich einschlagenden Versuchen bewilligt werden. In einigen Jahren wird man das für ganz selbstverständlich halten, was aber auch heute schon möglich wäre.

Die Brautnacht.

Eine Erzählung aus dem Italienischen. Uebersetzt von K. Hug.

(Fortsetzung.)

Auch die junge Frau, welche im Gespräch über das ihr zugestoßene Mißgeschick sich ereiferte, bemerkte nicht, daß der Zug abfuhr, daß der Schaffner die Wagenthüre geschlossen hatte, daß es zu spät zum Aussteigen und daß jede Beschwerde nutzlos war. In der ersten Bestürzung stieß sie einen verzweiflungsvollen Schrei aus, sie sprang gegen die Thüre und wollte mit aller Gewalt heraus, wurde aber noch zur rechten Zeit von ihren Reisegefährten zurückgehalten, welche alle passenden Gründe vorbrachten, um sie zu beruhigen.

„Beruhigen Sie sich doch", sagten sie zu ihr, „es ist ja weiter nichts als eine Verspätung und mit dem nächsten Zug wird Ihr Gatte Sie wieder einholen können, ohne weitere Unzuträglichkeiten. Bedenken Sie doch, daß es am Ende besser ist, daß Sie unter diesen Umständen Ihr Gepäck wieder erhalten, als wenn dasselbe verloren oder gestohlen wäre."

„Auf der nächsten Station will ich aussteigen", antwortete Adele schluchzend.

„Der Schnellzug hält erst in Verona wieder, wo man um 11 Uhr 55 eintrifft. Sie werden ganz gut in Verona sich aufhalten können."

„Aber wann geht ein anderer Zug von Vicenza ab?"

„Sehen wir im Fahrplan nach — Ihr Gatte wird von Vicenza um 3 Uhr 27 abreisen können."

„Mein Gott! so spät?"

„Ja, vorher geht kein anderer Zug; um 5 Uhr 16 wird er in Verona sein."

„Und wenn Karl direkt nach Mailand ginge, wohin wir bestimmt waren? wir würden uns nicht mehr treffen!"

„Haben Sie keine Furcht, denn er muß ja Verona passiren, wo der Zug bis 5 Uhr 40 Aufenthalt hat. Sie haben also 24 Minuten Zeit, um alle Wagen abzusuchen und ob Sie warten oder weiterfahren, Sie werden bald wieder beisammen sein — Diejenigen, welche vor Gott und dem Sindaco vereinigt wurden, sollen nicht getrennt werden — am allerwenigsten von den Eisenbahnen, die so rasch wieder vereinigen, was am weitesten sich entfernt hat.

Diese letztere scherzhafte Bemerkung wurde von Karl's Freund gemacht, um die trostlose Frau zum Lächeln zu bringen, während er sich insgeheim über das Abenteuer freute, in der Hoffnung, irgend einen Vortheil daraus zu ziehen.

Die arme Frau mußte sich schließlich in ihr Schicksal ergeben, jedoch nicht ohne wiederholte Klagen und tiefe Seufzer.

„Was würde die Mama sagen, wenn sie von dieser Geschichte wüßte .... und wenn ich aber mit dem nächsten Zug nach Vicenza zurückfahren würde?"

„Dann würden Sie nach der Abreise Ihres Gatten dort ankommen!"

Digitized by Google

wechsel ꝛc. auf bestimmten Stationen zu erleiden hätten, würden nicht minder einen großen Beitrag zur Abhilfe des Wagenmangels bieten, weil die Frachten und leeren Wagen viel eher an Ort und Stelle kämen. Es würden wohl noch verschiedene Vorschläge zu machen sein.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Fremde Bahnbeamte in Deutschland unterliegen den Bestimmungen für deutsche Bahnbeamte. Der Lokomotivführer 2. Klasse Jan Mos wurde am 3. Oktober 1895 vom Landgericht Duisburg wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes nach § 316, 2 St.-G.-B. zu 3 Tagen Gefängniß verurtheilt. In der Nacht vom 18. zum 19. Mai 1895 gegen 1 Uhr kam es auf dem Bahnhofe Emmerich zu einem Zusamenstoße zwischen dem holländischen Güterzuge 659 und einer Rangirabtheilung. Auf Bahnhof Emmerich laufen in der Richtung von West nach Ost, also von der holländischen Grenze her, eine Anzahl Gleise. Anfangs parallel neben einander, die schließlich in spitzem Winkel in die sogenannte Weichenstraße zusammenlaufen. Daneben liegen die Gleise 5 und 6, welche die genannten kreuzen. Auf letzteren beiden Gleisen sind Distanzpfähle angebracht, zum Zeichen, daß diese Stelle nicht überschritten werden darf, solange die Weichenstraße nicht frei ist. Bis zu diesem Distanzpfahle faßt das Gleis 563 Wagen. Der holländische Güterzug 659 verläßt fahrplanmäßig Elden um 12 Uhr 40 Min. und trifft nach einer Fahrzeit von 20 Minuten um 1 Uhr in Emmerich ein; meist jedoch hat er Verspätung. Am fraglichen Abend wurde der Zug bereits 11 Uhr 35 Min. von Elden abgemeldet, als der Rangirmeister von Kempen noch Rangirbewegungen auf der Weichenstraße ausführte. Der Stationsvorsteher stand nicht an, das Einfahrtssignal zu geben, da die Rangirbewegung nur (!) noch 15 Minuten Zeit beanspruchte, der Güterzug, den der Angeklagte führte aber vor 20 Minuten nicht zu erwarten war. Bereits nach 11 Minuten jedoch, 12 Uhr 46 Minuten brauste der Güterzug mit großer Geschwindigkeit herein und stieß, über den Distanzpfahl von Gleis 5 hinausprallend, mit großer Wucht auf den Rangirzug, wodurch größerer Materialschaden entstand. Das Gericht führt zunächst aus, daß für die Beamten der holländischen Bahn dieselben Bestimmungen gelten, wie für die preußischen, sobald sie erst auf preußischem Gebiet sich befinden. Der Zug ist 9 Minuten zu früh angekommen und hat die Strecke fast in der Hälfte der Zeit zurückgelegt, indem er mit Schnellzugsgeschwindigkeit fuhr. Ein grobes Verschulden liege schon darin, daß der Angeklagte auf offner Strecke zu schnell fuhr, ein noch gröberes, daß er bei der Einfahrt die Fahrtgeschwindigkeit nicht mäßigte, obwohl dies nach § 25,1 der Dienstanweisung für Lokomotivführer von 1885 angeordnet wird („der Zug soll ohne Stoß zum Stehen gebracht werden"). Deshalb war er auch mit seiner geringen Zahl von 21 Wagen nicht im Stand, am Distanzpfahle Halt zu machen. Er unterließ auch die Beobachtung der Signale, der optischen (Rothlicht) wie der akustischen (Mundpfeife), doch wurde bei ihm als erfahrenem und streckenkundigem Führer angenommen, daß er in erster Linie wegen der Fahrgeschwindigkeit auf dem dreimal mehr fassenden Gleise den Zug nicht halten konnte. Seine Revision gegen das Urtheil bestritt den Nachweis eines pflichtwidrigen Handelns und suchte eine consternirende Fahrlässigkeit des Stationsvorstehers zu construiren, der nach Ertheilung des Einfahrtsignales nicht mehr hätte rangiren lassen dürfen. Das Reichsgericht verwarf die Revision.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Staatsbetrieb und Musterbetrieb. Eine auch für jeden denkenden Eisenbahn-Beamten bemerkenswerthe Mittheilung enthalten die Berliner Politischen Nachrichten. Reichs- und Staatsbeamte werden, so schreiben dieselben, in sozialpolitischer Beziehung unter dem Gesichtspunkte geführt, daß sie in Bezug auf die Ordnung der Arbeitsverhältnisse und die Fürsorge für die Wohlfahrt der Arbeiter Musterbetriebe sein sollen. Ohne daß dieserhalb einheitliche Normen festgesetzt waren, hat jede Verwaltung für sich und nach ihren besonderen Verhältnissen das gesteckte Ziel zu erreichen gesucht. Namentlich unter dem Gesichtspunkte, daß die staatlichen Betriebe in dieser Hinsicht vorbildlich für die Privatbetriebe wirken sollen, ist der Gedanke der Feststellung einheitlicher Grundsätze in Bezug auf die Ordnung des Arbeitsverhältnisses und sonstige für die Wohlfahrt der Arbeiter wichtige Einrichtungen für alle Reichs- und Staatsbetriebe angeregt worden. Obwohl bei der Verschiedenheit der Verhältnisse in den dabei in Betracht kommenden Zweigen der Reichs- und Staatsverwaltung die Durchführung dieses Planes, sowohl was seine Ausführbarkeit als seine Zweckmäßigkeit anlangt, von vornherein ernsten Zweifeln begegnet, finden doch zur Zeit Erörterungen zwischen Vertretern der hauptsächlich betheiligten Reichs- und Staatsverwaltungen zu dem Zwecke statt, zunächst vollständig sichere Unterlagen für die Beurtheilung der Frage zu gewinnen, ob eine solche einheitliche Regelung durchführbar und zweckmäßig ist. Bis zu einem gewissen Grade dürfte das ganz und gar der Fall sein können; so namentlich auf dem Gebiete der Sonntagsruhe und der Arbeitszeit.

Verhältn. d. Eisenb.- u. Verkehrs-Beamten.*)

Preußen. Verbot gewerbsmäßiger Nebenbeschäftigung. Die Frage, ob es Beamten verboten werden kann, Nebenbeschäftigungen zu übernehmen, d. h. neben ihrem Amte irgend eine Erwerbsthätigkeit, z. B. Handel zu treiben oder ein Handwerk auszuüben, ist bis jetzt immer im bejahenden Sinne ausgefallen. Es kann daher nicht überraschen, wenn dies auch in einer Verordnung geschieht, welche jüngst die Eisenbahn-Direktion Breslau erlassen hat und welche lautet: „Es ist zu unserer Kenntniß gekommen, daß Beamte das Musikmachen in öffentlichen

*) In zwangloser Reihenfolge sollen unter dieser Rubrik die Verhältnisse der verschiedenen Dienstklassen in sachlicher Form besprochen werden.

„Es ist also unmöglich! . . . ich werde somit fünf lange Stunden in Verona verweilen müssen!"

„Was mir unendlich leid thut" — antwortete ihr die mit dem Gatten reisende Dame — „ist, daß wir direkt nach Brescia fahren, wo wir erwartet werden. Sonst würden wir Ihnen gern bis zur Wiederkehr des Gemahls Gesellschaft geleistet haben!"

„Hier bedarf es eben Geduld!" erwiderte die arme Verlassene.

Der Freund Karl's ließ das Gespräch fallen, aber sicherlich dachte er bei sich: Da ich in Verona bleibe, so liegt mir die Pflicht ob, ihr Gesellschaft zu leisten und nach Möglichkeit sie zu trösten.

Während dieses Gesprächs im Wagen, der seine Fahrt nach Verona fortsetzte, stand Karl bestürzt und unbeweglich in der Bahnhofshalle von Vicenza und schaute längs den Schienen wie einer, der in einen Abgrund starrt. Er verwünschte den Alten mit dem weißen Bart, das harte Schicksal und die ähnlichen Reisetaschen, die ihn so bald, nur zu bald von der Gattin getrennt hatten, und er empfand einen bitteren Schmerz bei dem Gedanken, sie der Willkür eines Windbeutels überlassen zu haben, der zu jeder Hinterlist fähig war, um eine kostbare Beute in seine Netze zu ziehen und aus diesem Unglück sich einen Vortheil zu verschaffen, der überdies schonungslos sich über ihn lustig machen und ihn vor ganz Venedig lächerlich machen würde! — und er wußte nicht, welchen Entschluß er fassen sollte.

Nachdem die Verzweiflung der ersten Augenblicke sich etwas gelegt hatte, begann er auf Abhilfe zu sinnen und zog den Fahrplan zu Rathe. Doch nur zu bald sah er, daß er genöthigt war, bis 3 Uhr 37 in Vicenza zu verbleiben. In jenem Augenblick zeigte die Stationsuhr 11 Uhr 40; er mußte mithin 4 lange Stunden und noch 27 Minuten warten! — Und wohin wird Adele gehen, um sich aufzuhalten? wird sie die Reise fortsetzen bis Mailand oder wird sie auf der nächsten Station bleiben?

Er dachte eine Weile nach, dann entschloß er sich: Ich werde ein neues Billet nach Mailand nehmen und auf jeder Station aussteigen, um zu sehen, ob sie da ist und mich erwartet — aber wie soll ich inzwischen vier und eine halbe Stunde, sozusagen vier und einhalbes Jahrhundert zubringen? —

Er mußte Zerstreuung suchen. Also ging er vom Bahnhof weg und langsam nach Vicenza hinein. Vom Schmerz unempfänglich gemacht für jede Schönheit der Natur und der Kunst, erhob er kein einziges Mal die Augen, weder um einen Palast des Palladio zu betrachten, noch um den reizenden Anblick der colli Berici zu bewundern, welche um die vornehme Stadt einen so wunderschönen Kranz bilden. Alle fünf Minuten schaute er auf die Uhr in dem Glauben, daß Stunden verflossen seien. Müde, erschöpft und matt, wie er war, fühlte er das Bedürfniß, seine Kräfte aufzufrischen und trat in eine Trattoria (Speisewirthschaft), um zu frühstücken, aber dem Kellner gab er verkehrte Antworten und von Allem dem, was ihm angeboten wurde, verstand er nichts. Er nahm den Hut ab, stützte die Ellbogen auf den Tisch und raufte sich in den Haaren wie ein Verzweifelnder, und da man ihn für einen Irrsinnigen hielt, so benachrichtigte man zwei vorüber-

Digitized by Google

Lokalen ohne unsere Genehmigung gewerbsmäßig betrieben haben. Wir machen deshalb darauf aufmerksam, daß gemäß den gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste zur Uebernahme jeder Nebenbeschäftigung, sowie zum Gewerbebetriebe unsere Genehmigung erforderlich ist. Dieselbe kann zum gewerbsmäßigen Musikmachen in öffentlichen Lokalen unter keinen Umständen ertheilt werden. Beamte, welche das Musikgewerbe fernerhin ohne unsere Genehmigung betreiben sollten, haben Bestrafung zu gewärtigen."

Preußen. Ueber Weihnachtsgratifikationen. Regelmäßig nach dem Vertheilen der sogenannten „Weihnachtsgratifikationen" an die Beamten der Staatsbahn-Verwaltung erscheinen lebhafte Klagen über einseitige, um nicht zu sagen ungerechte Bevorzugung bez. Benachtheiligung bei der Ausschüttung derselben. Vieles mag dabei als übertrieben anzusehen sein, denn es ist nun einmal menschlich, daß Derjenige, der weniger als ein Anderer erhält oder gar leer ausgeht, stets geneigt sein wird, zu glauben, daß er ungerecht bedacht worden sei. Das dadurch erregte Gefühl ist und bleibt ein bedrückendes und ist nur wenig geeignet, ermunternd zu wirken. Das gestehen selbst Diejenigen zu, denen die Genugthuung zu Theil wird, so bedacht zu sein, wie sie es erwartet hatten. Wenn wir uns recht erinnern, war es Herr von Maybach, der im Parlamente gesagt hat, die Gratifikationen seien ein unentbehrliches Disziplinarmittel. Daß die Richtigkeit dieses Ausspruches mit Recht angezweifelt werden kann, zeigt sofort ein Vergleich mit anderen deutschen Verwaltungen, bei denen die Gratifikationen nicht in Uebung sind. Die Disziplin bei diesen ist um nichts geringer.

Wir unterlassen es, einen bestimmten Vorschlag zu machen, möchten aber doch auf diese Thatsache hingewiesen haben.

Vereinswesen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Sitzung vom 10. Dezember v. J. fand unter dem Vorsitz des Wirkl. Geheimen Ober-Baraths Streckert statt. Derselbe gab einen kurzen Ueberblick über die Thätigkeit und Mitgliederzahl des Vereins im Jahre 1895. Die Mitgliederzahl am Jahresschluß beträgt 443. Durch den Tod wurden dem Verein 14 Mitglieder entrissen. In den neun regelmäßigen Sitzungen sind 19 Vorträge gehalten worden. Satzungsgemäß fand die Neuwahl des Vorstandes statt; es wurden in schriftlicher Abstimmung die bisherigen Vorstandsmitglieder wiedergewählt, nämlich: Wirkl. Geheimer Ober-Baurath Streckert als Vorsitzender, General der Infanterie, Chef des Ingenieur- und Pionier-Corps und General-Inspecteur der Festungen Excellenz Golz als Stellvertreter des Vorsitzenden, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor a. D., Direktor der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft Kolle als Schriftführer, Kaiserl. Regierungsrath Kemmann als Stellvertreter des Schriftführers, Oberstlieutenant z. D. Buchholtz als Kassenführer, Oberingenieur Diechmann als Stellvertreter des Kassenführers. Zu Ehrenmitgliedern wurden ernannt: Baurath Friedr. Hoffmann in Siegersdorf, Maschinen-Direktor Kirchweger und Geheimer Regierungsrath Wöhler, beide in Hannover.

Im Anschluß an den in der letzten Vereinssitzung gehaltenen Vortrag des Herrn Eisenbahn-Bauinspektor Leißner theilt Herr Eisenbahn-Direktor Bork unter eingehender Begründung seine Anschauungen über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen mit. Wenn auch heute erst die Ergebnisse kleinerer Versuche vorliegen, so nimmt er doch nach dem gewaltigen Aufschwung, den die ganze Angelegenheit bei Straßenbahnen gemacht hat, an, daß in der nächsten Zeit die Sache auch bei Hauptbahnen kräftiger gefördert werden wird als bisher, indessen lassen sich aus den bisher in Amerika gemachten Erfahrungen für den Personenverkehr noch keine festen Schlüsse ziehen. Es ist Sache der rechnerischen Ermittelung, ob sich ein um so viel geringerer Arbeits- und Kohlenverbrauch ergiebt, als beim Dampfbetrieb, daß die Einführung der ersteren sich wirthschaftlich verlohnt. Der elektrische Betrieb hat noch seine besonderen Vortheile. Die Anzugskraft der Motoren ist sehr bedeutend; man kann infolge dessen die Anzugsperiode sehr kurz halten. Die Fahrgeschwindigkeit bedarf auf ansteigenden Strecken einer Ermäßigung. Die Fahrt ist beim elektrischen Betriebe ruhiger und sanfter als beim Lokomotivbetriebe und die Unterhaltung des Gestänges wird einfacher und billiger. Die Fragen der Beleuchtung und wohl auch der Heizung sind beim elektrischen Betriebe leicht zu lösen. Nicht allein für den Personenverkehr, auch für den Güterverkehr würden die Vorzüge der elektrischen Betriebsweise ins Gewicht fallen. Der Vortragende geht dann auf die Frage der Betriebskosten und der Anlage der Kontaktleitung ein, beides Punkte, die sich in befriedigender Weise gestalten dürften. Die Frage der Motoren, die früher Schwierigkeiten zu bereiten schien, ist jetzt zur vollkommenen Zufriedenheit gelöst. Herr Ingenieur Zacharias und Herr Professor Vogel wiesen darauf hin, daß die elektrischen Akkumulatoren in der letzten Zeit eine solche Vervollkommnung erfahren haben, daß es nicht unmöglich sein dürfte, damit den Betrieb zu führen. Herr Baurath Koehn berichtete über einige amerikanische Bahnen mit elektrischem Betrieb. Die Kohlenersparniß bei der Nantasket-Bahn sind so bedeutend, daß man noch weitere Strecken elektrisch zu betreiben beabsichtigt. Für Lokal- und Vorortbahnen erscheint die elektrische Betriebsweise für alle Fälle zweckmäßig und lohnend und in absehbarer Zeit dürfte sie auch für den Fern-, Personen- und Güterverkehr in Frage kommen. Herr Geheimer Ober-Baurath Stambke hält in Uebereinstimmung mit Herrn Bork den Ersatz der Dampflokomotive durch eine elektrische nicht für angebracht und die Frage der Zuleitung für noch nicht gelöst. Herr Leißner wies auf die Schwierigkeit hin, die bei außergewöhnlicher Verkehrsinanspruchnahme der Bahnen deren elektrischem Betriebe erwachsen können. Es dürften Fälle vorkommen, wo man, wenn der elektrische Betrieb über die Grenze der Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sei, den Dampfbetrieb noch mit werde zu Hülfe nehmen müssen. Herr Direktor Kolle glaubt nicht, daß der Akkumulator, so vollkommen er auch geworden sei, den Transportzwecken voll entspreche. Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes ist im Uebrigen eine Frage, die von der wirthschaftlichen Bewährung abhängt. Bei

---

gehende Polizisten, die stehen blieben, um ihn durch ein Fenster zu beobachten. Als diese ihn aber speisen sahen, zogen sie ihres Weges weiter, da sie es nicht für passend fanden, sich jetzt mit ihm zu befassen, sie nahmen sich jedoch vor, den Mann nicht aus dem Auge zu verlieren.

Von dort aus ging er in eine Kaffeewirthschaft und versuchte mit Durchblättern der Journale sich die Zeit zu vertreiben, aber soviel er auch las, er verstand nichts davon: Die wichtigsten Zeitfragen schienen ihm ohne Bedeutung und interesselos, Krieg oder Frieden, menschliches Glück oder menschliches Elend, sie rührten ihn nicht; eine lange Parlamentsverhandlung, von Beifallsrufen und Heiterkeit unterbrochen, deuchte ihm sinnlos, die Morde und Selbstmorde konnten ihn nicht zum Mitleid bewegen. Was ihn am meisten interessirte, das war die genaue Zeit zu wissen; er fragte den Kellner, ob die Wirthschaftsuhr genau mit jener auf der Station übereinstimme, verglich sie mit der seinigen, und zu wiederholten Malen betrachtete er beide mit tiefen Seufzern.

Hielt er die Reisetasche nicht in der Hand, so hatte er sie vor sich auf den Tisch gestellt und den Hut darüber gelegt, es schien, als ob er Furcht hätte, sie zu verlieren und als ob alle Tischnachbarn ihm verdächtig vorkämen.

Nachdem er mehrmals auf und ab gegangen war und unter Seufzen den Himmel und die Uhr betrachtet hatte, kam er schließlich zu der Ueberzeugung, daß es klug wäre, sich nunmehr dem Bahnhof zu nähern, um nicht nochmals den Zug zu verfehlen und er kam um halb drei Uhr dort an, also über eine Stunde vor der Abfahrtszeit, die Billetschalter waren noch geschlossen. Mit einem langen Seufzer ließ er sich auf eine Bank nieder und dachte, daß wohl auch diese letzte Stunde vorbeigehen werde und daß, wenn er nur einmal in einen Zug eingestiegen sei, die er verirrte Gattin bald eingeholt haben würde. Er hätte ihr gern ein Telegramm geschickt mit der Mahnung, sich Niemanden anzuvertrauen und auf keine Rathschläge zu hören, er wollte sie vor allen möglichen Gefahren warnen und ihr seine bevorstehende Ankunft ankündigen, aber wohin sollte er telegraphiren — wohin? — wohin? und mit einem Fluch erhob er die Fäuste gen Himmel. Es kam ihm vor, als wären seit dem verhängnißvollen Augenblick der Trennung Jahre vergangen, und wenn er an den Ton jener Glocke dachte, an jenen Pfiff der Lokomotive, an jenes Geräusch von dem aus der Station fahrenden Zuge, so glaubte er Fieberschauer in den Knochen zu empfinden.

Doch die Zeit ging herum, und es fehlten bis zur Abfahrt nur noch 45 Minuten; trotzdem waren die Herren Beamten des Billetverkaufs noch nicht auf ihren Posten! er hielt sie für sehr nachlässig, pflichtvergessen und bedauerte die schlechte Bedienung auf den Eisenbahnen. Bald aber kamen zu Fuß und zu Wagen die Reisenden und das Gepäck und der Bahnhof wurde allmählich belebt.

Zum hundertsten Mal betrachtete er eben seine Uhr, als er eine Hand fühlte, die sich auf seine Schulter gelegt hatte und er sah sich zwei Polizisten gegenüber.

„Belieben Sie mit uns zu kommen!" sagte einer der beiden zu ihm.

Digitized by Google

Einrichtung des elektrischen Betriebes auf große Entfernungen hin wird man die Anlage großer Centralstationen und von Umformerstationen ins Auge fassen. Die Frage des Motors ist gelöst; ebenso sind die Schwierigkeiten bezüglich des Kontaktes behoben, aber wie die Kontaktleitung durchaus sicher herzustellen ist, ist eine Frage, die noch der Prüfung bedarf. Doch wird man auch dieser Angelegenheit in nächster Zeit voraussichtlich einen Schritt näher kommen.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Eisenbahn-Direktor Hoff, Geheimer Regierungsrath Kroenig, Geheimer Baurath Karl Müller, Regierungs-Baumeister Pfeil, Eisenbahn-Bauinspektor Wittfeld.

Vermischtes.

Unfall. Am 11. d. Mts. Mittag 1¼ Uhr ist der von Breslau kommende Personenzug bei der Einfahrt in die Station Fröbel entgleist. Die Lokomotive war umgestürzt, mehrere Wagen waren aus dem Gleise gesprungen. Der Heizer wurde getödtet, der Lokomotivführer leicht verletzt. Die Zugsinsassen blieben unversehrt. Der Materialschaden war bedeutend.

Verunglückt. Ueberfahren und sofort getödtet wurde auf dem Bayrischen Bahnhofe zu Leipzig früh 4 Uhr der Wagenrücker Leitert. Er stürzte von einem Rangirzuge wahrscheinlich infolge eines plötzlichen Anpralls. — Dasselbe Schicksal hatte in Hof der Wagenwärter Christ 2 beim Sturz von der Schlußbremse. — Unmittelbar vor der Ausfahrt des Expreßzuges Ostende — Wien aus Bahnhof Passau riß der Hauptluftbehälter der Maschine. Der Lokomotivführer wurde getödtet und der Heizer verletzt.

Wie Geschichten entstehen, haben wir schon öfter mit stillem Vergnügen beobachten können. Dann und wann erleben wir es nämlich, daß die eine oder andere kleine Erzählung über heitere Begebenheiten, die wir unseren Lesern aus dem Eisenbahnleben mittheilen, ihren Weg hinaus in die Tagespresse nehmen und dort in den wunderbarsten Variationen wiedergegeben werden. So buntschillernd ist uns aber noch keine wieder begegnet, als der kürzlich von uns mitgetheilte kleine Scherz über zwei verwechselte Bahnsteigautomaten, an denen eine Dame und ein Herr in der Hast Chokoladetafeln statt der Bahnsteigkarten gezogen und dem Bahnsteigschaffner überreicht hatten. Die Geschichte hat an Umfang bedeutend gewonnen und liest sich jetzt wie folgt: „In der Vorhalle des Bahnhofes führte seit längerer Zeit ein Chokoladenautomat sein kümmerliches Dasein, denn die liebe Landbevölkerung ist an derlei Süßigkeiten nicht gewöhnt, was Wunder, wenn's Geschäft schlecht ging und die Automatengesellschaft bereits darüber nachsann, wo diese Süßigkeitsspende anderweit Verwendung finden könne. Da auf einmal trat ein nie geahnter Wandel ein, der Automat ist die reine Geldquelle geworden und fast täglich muß sein Inneres neu gefüllt werden, Sonntags oft sogar zweimal. Der Geldkasten liefert prompt die bis an den Rand angehäuften Nickel ab und anstatt Schwarzbrod und Speck scheinen die Bewohner nur noch Chokoladentafeln zu verspeisen. Und was war die Ursache dieses erfreulichen Umschwunges? Die neu eingeführte Bahnsteigsperre! Unmittelbar neben dem Chokoladenautomaten befand sich seit der Zeit der Einführung der Sperre der Automat für Bahnsteigkarten, der gleich dem Nachbar aus der Chokoladenbranche für einen eingeworfenen Nickel zwar nicht eine Chokoladentafel, wohl aber die Bahnsteigkarte präsentirt. Da kommen nun, wie dies oft der Fall, kurz vor Ankunft oder dem Abgang des Zuges die Leute gestürzt, keuchend rennen sie nach dem Ausgang zum Bahnsteig, um hier vom Bahnsteigschaffner angedonnert zu werden: „Bahnsteigkarte! Schnell, dort steht der Automat, zehn Pfennige hineinwerfen, Karte herausnehmen und wieder herkommen!" — Keine Minute vergeht, da ist der Schnellste wieder da und überreicht eine — Chokoladentafel. Ihm sind fünf und noch mehr Andere gefolgt, die in der Eile dasselbe thaten, alle bringen Chokoladentafeln, aber keine Bahnsteigkarten. Mittlerweile fährt der Zug zur Halle hinaus oder in dieselbe hinein, und nun hat der Schaffner Zeit, die Harrenden an den Bahnsteigkarten-Automat zu führen, woselbst für einen zweiten Nickel das unerläßliche Pappkärtchen entnommen wird. Auf diese Weise soll das Chokoladengeschäft auf Bahnhof W. sich abwickeln zur Freude der Chokoladenfabrik, zur Freude der immerwährend Chokolade bekommenden Bahnsteigschaffner und zum Aerger des ländlichen Publikums."

Der langen Erzählung kurzer Sinn ist natürlich, daß die Fahrkarten- und die Chokoladen-Automaten sich nicht gut nebeneinander vertragen und daß man sie daher immer in recht respektvoller Entfernung von einander halten soll.

Ueber das rasche Anwachsen der Riesenstadt London und des lokalen Reiseverkehrs, sowie über die gleichen Schritt haltenden und sich beständig ausdehnenden und vermehrenden Verkehrsanstalten bringt die illustrirte Wochenschrift „London" recht bemerkenswerthe Einzelheiten. So wird unter Anderem der nunmehr durch Erweiterungen fertig gestellte Zentralbahnhof (Liverpool Street) der Great Eastern Bahn — beiläufig der größte aller Bahnhöfe in England — mit seinem Riesenverkehre geschildert. Achtzehn Plattformen (Bahnsteige) genügen kaum, den täglich sich steigernden Personenverkehr zu bewältigen, zumal die Great Eastern Bahn außer ihren Hauptlinien auch noch eine Unmasse Vorstadtbahnen besitzt, die in einem weiten Umkreise des alten Londons die wichtigsten Vorstadtbezirke und Vororte bedienen. Die Gesellschaft ist seit dem Bestehen dieses neuen Bahnhofes fortwährend in der Zwangslage gewesen, ihn zu vergrößern. Um ein Bild von dem Anwachsen des Verkehrs auf diesem Bahnhofe zu geben, mögen folgende Nachweise der Frequenz an einem einzigen Tage verschiedener Jahre dienen: 22. August 1882 73891 ankommende und abgehende Reisende; 28. September 1886 79015; 1. Oktober 1890 90433; 20. März 1894 98279; 20. März 1895 101339. Einen märchenhaften Anblick bietet der durchaus elektrisch beleuchtete Bahnhof am Abend, wenn man von der über die Bahnsteige hinlaufenden Brücke aus das Hin- und Herwogen der an- und abfahrenden Menschenmassen beobachtet; bei all' dieser Bewegung giebt es nur wenig Geräusch, kein Abläuten, kein Pfeifen der Lokomotiven, kein Schreien der Portiers, denn überall sind die Bahnsteige und Züge durch deut-

---

„Wohin? Warum?" frug der junge Mann entsetzt.

„Der Herr Polizeidirektor hat einige Worte mit Ihnen zu sprechen."

„Und wo ist der Polizeidirektor?"

„In Vicenza auf dem Polizeiamt."

„Es ist rein unmöglich!" — erwiderte er — „ich muß mit diesem Zug abreisen."

„Es ist noch mehr als eine halbe Stunde Zeit", bemerkte zu ihm der Schutzmann, „und wenn Sie rasch machen, dann werden Sie noch rechtzeitig ankommen."

„Nein — nein — nein — ich bewege mich nicht von der Stelle; wenn der Herr Polizeidirektor mir etwas zu sagen hat, so möge er hierher kommen, es thut mir außerordentlich leid, ihm diese Mühe zu verursachen, aber um alles Gold der Welt entferne ich mich nicht vom Bahnhofe."

„Mein Lieber, Sie würden gut daran thun, keine Worte zu vergeuden. Wenn Sie nicht gutwillig kommen, so werden wir gezwungen sein, Sie mit Gewalt hinzubringen!"

Karl riß die Augen auf wie beim Anblick eines schreckhaften Gespenstes. Was sollte es da Neues geben? Er stand auf, warf den Polizisten einen scheelen Blick zu und rief:

„Ich bin ein Ehrenmann — ein Bürger, der das Recht hat, geachtet zu werden, ich habe keine Geschäfte mit der Polizei — es kann nur ein Irrthum vorliegen — und ich will nicht das Opfer der Fehler Andrer sein", und entrüstet über diesen neuen Zwischenfall, sprach er mit immer stärkerer Stimme.

Die Leute begannen einen Kreis um die Streitenden zu bilden; er appellirte an Alle, allein sie zuckten bloß die Achseln und lachten.

„Wenn Sie nicht augenblicklich mit uns kommen, werden wir genöthigt sein, Gewalt zu gebrauchen. Ich meine, Sie thäten besser daran, sich mit dem Poilizeidirektor auseinander zu setzen — und wenn Sie einen Wagen nehmen wollten?"

Dieser Gedanke, einen Wagen zu nehmen, schien ihn zur Ueberlegung zu veranlassen. Und da er sich nicht leicht aus dieser Klemme befreien konnte, so war es schließlich das beste, rasch zu handeln, und er beschloß daher, sich diese Widerwärtigkeit so schnell als möglich vom Hals zu schaffen.

Er ging mit den beiden Schutzleuten vom Bahnhof weg, stieg in den ersten besten Miethwagen, versprach dem Kutscher, ihm den Fahrpreis zu verdoppeln, wenn er schnell fahre, und in vollem Laufe ging's nach Vicenza zurück unter dem Geläute der Pferdeglöckchen, das einen seltsamen Kontrast bildete zu der tiefgehenden Traurigkeit, die ihn bedrückte.

Auf der Polizeidirektion angekommen, wurde er sofort in ein Zimmer geführt, wo ein Beamter mit Schreiben beschäftigt war. Angst und Eile beunruhigten ihn, zugleich wurde er aber von der Furcht, die Dinge zu verschlimmern, zurückgehalten, und er suchte daher die Ungeduld, mit der er erwartete, daß der Beamte mit Schreiben aufhören werde, sich nicht anmerken zu lassen, allein dieser schrieb ruhig weiter, ohne auch nur den Kopf zu erheben.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

liche große Inschriften und Zahlen bezeichnet und leicht zu finden. Auch die Abend-Expreßzüge nach Harwich, welche die Reisenden für die Hoek van Holland-Linie, ferner die Antwerpener, Hamburg- und Esbjerg-(Dänemark)Linien befördern, sind sehenswerthe Erscheinungen, da sie durch die neuesten Petroleum-Lokomotiven gezogen werden. Diese Züge legen die 112 Kilometer lange Entfernung zwischen London und Harwich in 1½ Stunden zurück. Für die Erweiterung dieses Hauptbahnhofes waren 5½ Acker nöthig, welche die westliche Seite der dicht bebauten Bishopsgate-Straße in der City bildeten; wer den Werth solcher Grundstücke in dem belebtesten Theile der Handelsstadt kennt, wird sich von den ungeheuren Summen, welche zum Ankauf dieser Bauplätze nöthig waren, einen Begriff machen können. Auf dieser dem Bahnhofe angeschlossenen Fläche sind acht neue Bahnsteige errichtet, von denen vier 500 Fuß und einer 700 Fuß lang sind. Das Kapital der Great Eastern-Bahn betrug im Jahre 1892 nahezu 47 Millionen Pfund Sterling oder 940 Millionen Mark.

Der Portier als Orgelspieler. Ein heiteres, als wahr verbürgtes Vorkommniß hat sich in der Kirche zu G. abgespielt. Der Bahnhofsportier ist zugleich ein guter Orgelspieler und vertritt als solcher zeitweilig den Kantor in der Kirche. Dies war nun auch vor einigen Tagen der Fall. Infolge der großen Anstrengungen während der Weihnachtsfeiertage scheint unser Portier aber etwas ermüdet gewesen zu sein, so daß er wohl oder übel an geweihter Stätte Gott Morpheus seinen Tribut zollen mußte. Als er zum Schluß nochmals seines Amtes walten sollte, setzte man ihn durch eine leise Berührung davon in Kenntniß. In diesem Augenblicke mag der Pflichteifrige aber etwas lebhaft von seinem alltäglichen Berufe geträumt haben, denn plötzlich unterbrach der an dieser Stelle sonst nicht übliche Ruf die feierliche Stille: „Schnellzug in der Richtung nach Weimar-Eisenach-Frankfurt, im zweiten Gleise einsteigen!“

Literarisches.

Der Fahrdienst (I. Theil) der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen, enthaltend sämmtliche den Zugbegleitungsdienst betreffenden Bestimmungen und die hierbei vom Fahrpersonal zu beobachtenden Vorschriften. Preis 2,40 Mk. Bearbeitet von Martin Bär, zur Zeit Aufseher in Rahmsdorf. Herausgegeben vom Verein der Königl. Sächsischen Staatsbahn-Beamten.

Rüstig schreitet Bär's Werk in gewohnter sorgfältiger und übersichtlicher Bearbeitung fort. Der vorliegende Band ist der umfangreichste von den bisher erschienenen. Wenn es gälte, irgend Jemandem, der es noch nicht weiß (und es soll sogar im Eisenbahndienste noch solche Leute geben), wie es kommt, daß unsere Eisenbahnzüge so sicher die ihnen anvertrauten Menschen und Güter befördern, dem wird ein Einblick in die „vom Fahrpersonal zu beobachtenden Vorschriften“ genügen, um zu begreifen, welche musterhafte Ordnung, welche Umsicht und schnelle und gute Auffassung der Fahrbeamte jederzeit beobachten muß, um den zahlreichen und mannigfaltigen Bestimmungen seines Dienstes in Betreff der ordnungsmäßigen Ausrüstung, Ueberwachung und Bedienung der Züge gerecht zu werden, in welcher engen Beziehung und Abhängigkeit der Fahrdienst aber auch wieder zum Stationsdienst steht. Zugabfertigung und Zugbegleitung befinden sich in innigstem Wechselverkehr; die eine bedeutet nur die Fortsetzung der anderen, und da, wo Bureaukratismus (es sei nur erinnert an die eigenartige Stellung, die der preußische Zugführer gegenüber dem Lokomotivführer und auch als Zugrevisor einnimmt) gewissermaßen künstliche Verhältnisse geschaffen hat, da führen sie sicher zu nutzlosen Reibungen und Spannungen.

Bär's Buch weist folgende Abschnitte auf: I. Allgemeine Vorschriften für das Fahrpersonal. II. Allgemeine Bestimmungen über den Zugsverkehr (A. Verkehr der Züge überhaupt, B. Bildung der Züge, B II. Besondere Zugseinrichtungen, C. Beschaffenheit der Fahrzeuge). III. Vorschriften für die Uebernahme des Zuges und der Wagen durch das Fahrpersonal. IV. Vorschriften über das Verhalten des Personals während der Fahrt. V. Besondere Vorschriften. VI. Fahrbericht und sonstige Eingaben des Zugführers. VII. Bauzugsverkehr. VIII. Zugsrevisoren.

Möge das Buch zu den schon vorhandenen noch recht viele neue Freunde finden.

Artaria's „Eisenbahn- und Post-Kommunikations-Karte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern“ erschien, wie alljährlich, nach Weihnachten in neuer Auflage und enthält wieder sämmtliche neue Bahnlinien mit allen Stationen bis Ende 1895 in bekannter Vollständigkeit und Verlässigkeit. Wesentliche Neuerungen, wie vollständig neue Vertheilung des vielfachen Farbendruckes, welche das Farbenbild besser als seither zur Geltung bringt, ferner ein vollständiges Stations-Verzeichniß Oesterreich-Ungarns, das der ohnehin billigen großen Karte (Preis fl. 1.—) ohne jede Preiserhöhung beigegeben ist, zeichnen die 1896er Ausgabe aus. Das Verzeichniß enthält die alphabetische Stationsliste unter Hinweis auf das Vorkommen der Namen in der Karte, das Kronland und die Bahnlinie, an welcher die betreffende Station liegt, und es wird dadurch Artaria's Karte für Bahnämter, Eisenbahnbeamte usw. thatsächlich werthvoll bereichert. — Den im Zuge befindlichen Verstaatlichungs-Verhandlungen ist auch dadurch Rechnung getragen, daß die rothe Farbe der k. k. Staatsbahnen den sämmtlichen Linien der Nordwestbahn beigegeben ist.

Ehrende Anerkennung

ist unseren beiden Kalender-Ausgaben „Deutscher Eisenbahn-Kalender“ und „Deutscher Flügerad-Kalender“ für 1896 aus dem Kgl. Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin zu Theil geworden. Das bezügliche Schreiben lautet:

„Berlin, den 9. Januar 1896. Ew. Wohlgeboren danke ich bestens für die gefällige Uebersendung der beiden von Ihnen herausgegebenen Kalender für das Schaltjahr 1896. Ich habe von beiden mit lebhaftem Interesse Einsicht genommen und wünsche, auch dem Familien-Almanach, dessen gediegener Inhalt und geschmackvolle Ausstattung mich besonders befriedigt hat, weiteste Verbreitung in den Familien der Eisenbahnbeamten. Das in meinem Ministerium herausgegebene Archiv für Eisenbahnwesen wird in seinem in den nächsten Tagen herauskommenden Heft I des Jahrhgangs 1896 auf Ihre neuen verdienstvollen Schriften aufmerksam machen.

Der Königlich Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten.
Thielen.“

Im Archiv für Eisenbahnwesen schreibt nun Herr Geh. Ober-Regierungsrath von der Leyen u. A.

„Ein besonderer Vorzug auch des neuen Jahrganges (vom Deutschen Eisenbahn-Kalender für 1896) ist in meinen Augen, daß die Beigaben nach einem einheitlichen, wohldurchdachten Plane ausgesucht und bearbeitet sind, daß sie ferner solche Bestimmungen enthalten, die viel gebraucht werden, aber doch nicht Jedermann täglich bei der Hand sind, und daß der Herausgeber sich augenscheinlich den Sinnspruch vor Augen gehalten hat: In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister. Ich wünsche auch dem neuen Jahrgang recht zahlreiche Käufer aus den Kreisen der Eisenbahn-Beamten und bin überzeugt, daß der Besitz und der tägliche Gebrauch dieses Taschenbüchleins sich für Jedermann als außerordentlich nützlich erweisen wird.“

Ferner schreibt Herr von der Leyen:

„Derselbe rührige und tüchtige Vertreter der Interessen aller Eisenbahnbeamten tritt zum ersten Mal vor das Publikum mit dem Deutschen Flügelrad-Kalender für das Schaltjahr 1896, der für die Familien der deutschen Eisenbahner bestimmt, gleichfalls im Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter in Leipzig erschienen und für den ungemein billigen Preis von 50 Pfg. käuflich ist. — Auch diesen Kalender, der die Form und den Inhalt eines Volkskalenders hat, dessen Ausstattung aber sich von der ähnlicher Kalender sehr vortheilhaft unterscheidet und der Verlagsbuchhandlung alle Ehre macht, kann ich nur bestens empfehlen. Der Inhalt der zahlreichen Erzählungen und kleineren Beiträge, die zum Theil mit vortrefflichen Holzschnitten ausgestattet sind, zeigt das Bestreben, den Kreisen, von denen das Büchlein gelesen werden soll, einen wirklich gediegenen und doch unterhaltenden Stoff zu bieten, und die Berufsfreudigkeit in dem weitverbreiteten Stande der Eisenbahner und ihrer Familien zu erhöhen. Er verdient entschieden den Vorzug vor zahlreichen der mittelmäßigen Machwerke, mit denen der Markt überschwemmt wird, und es ist nur zu wünschen, daß er sich in den Eisenbahnfamilien recht bald einbürgert.“

Wir erkennen darin eine weitere höchst dankens- und beachtenswerthe Aufmunterung, auf dem von uns betretenen Wege fortzufahren. Unsern Freunden, die uns dabei verständnißvoll unterstützten, wird das eine ebenso große Genugthuung sein wie uns selbst.

Briefkasten.

Reichsland. Sie schreiben: „Nach einer kürzlich getroffenen Verfügung kann unter gewissen Voraussetzungen Beamten, welche früher als Schutzmänner, Gensdarmen oder Zivilbeamte pensionirt waren, später aber in Reichsdiensten wieder etatsmäßig angestellt sind, ein

Digitized by Google

günstigeres Besoldungs-Dienstalter beigelegt werden. Ein Akt der Gerechtigkeit und Billigkeit wäre es nun, wenn eine derartige Vergünstigung auch denjenigen Eisenbahnbeamten zu Theil werden würde, welche früher bei Privat-Eisenbahnen etatsmäßig angestellt waren und Anfang der siebziger Jahre in den Reichs-Eisenbahndienst übergetreten sind. Diesen Beamten ist nämlich bei Bemessung ihres Besoldungsdienstalters nur die Zeit des Diensteintritts bei der Reichs-Eisenbahn zu Grunde gelegt worden, während die früheren Dienstjahre in Privatdiensten unberücksichtigt geblieben und für die Betreffenden vollständig verloren sind. Die in Frage kommenden Beamten, welche bei ihrem Uebertritt in den Reichs-Eisenbahndienst, vertrauend auf die Loyalität der Verwaltung, ausnahmslos der Ansicht waren, daß ihre früheren Dienstjahre, gleichwie bei den Beamten anderer Staatsbahnen, bei Bemessung des Gehalts in Anrechnung gebracht werden würden, fühlen sich bitter getäuscht und schwer geschädigt. 25 Jahre sind nun bald darüber hingegangen. Alles rüstet sich zur festlichen Begehung der Erinnerungsfeier an die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches. Der Herr Minister würde gerade jetzt die beste Gelegenheit haben, die damals begangenen Härten seiner Vorgänger auszugleichen." Wir entsprechen hiermit Ihrem Wunsche der Wiedergabe des Obigen und wollen hoffen, daß Ihnen geholfen werde. — **R.** Vom Hauptvorstand wird uns mitgetheilt, daß „zwanglose Hefte" zum ermäßigten Preise nicht mehr zu haben sind. Sie würden sich demnach an den Verlag von W. Baensch in Dresden oder auch an eine der Ihnen am nächsten gelegenen Buchhandlungen zu wenden haben. — **C. Sch.** Zunächst unseren herzl. Glückwunsch zum Avancement! Wenn Sie schreiben, daß ein großer Theil der Mitglieder noch nicht unterrichtet sei über die Ziele des Vereins, so hat das einestheils seinen Grund in dem schnellen Wachsthum desselben, dann aber auch in der zu geringen Betheiligung am Lesen des Organs. Es ist im vergangenen Jahre so viel über die Thätigkeit im D. Eisenbahn-Beamten-Verein berichtet worden, daß es wahrlich weder die Schuld der Vereinsverwaltung noch unsere sein kann, wenn ein Theil der Mitglieder noch recht fremd ist. Sache der Herren Vertrauensmänner muß es sein, daß sie unablässig bemüht sind, den Mitgliedern die Kenntniß der Vereinsvorgänge zu übermitteln. Vielleicht läßt sich auf der nächsten General-Versammlung diese Angelegenheit in zweckdienlicher Weise regeln. — **N. 500 u. A.** Wenn sich die Post 2 Mark vierteljährlich für unser Blatt bezahlen läßt, so rechnet sie die Zutragegebühr hinzu. Versuchen Sie es doch bei einer Buchhandlung. — **E. E.** Die Beweisstücke sind uns zu unserem großen Bedauern zwei Tage zu spät zugegangen. Wir waren deshalb im Termine nicht mit hinlänglichem Material ausgerüstet und sahen uns gezwungen, einen Vergleich einzugehen. Selbstredend haben wir die volle Verantwortung auf uns genommen. Die Zeit ist nun aber hoffentlich nicht fern, wo die volle Wahrheit zu Tage tritt. Sie werden sich verdient machen, wenn Sie nach Kräften hierzu beitragen.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Einbanddecken
für die
Deutschen Verkehrs-Blätter

in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,50 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Echte

Müller's Patent-Accordzithern, in einer Stunde ohne Notenkenntniß und ohne Lehrer zu erlernen. Prachtinstrum. kosteten früher Mk. 16.—, jetzt nur Mk. 12.—, solange d. Vorrat reicht, bei O. C. F. Miether, Hannov. Harmonika- und Musikinstr.-Fabrik in Hannover II, Steinthorfeldstr. 19.

NB. Allen werten Bestellern gebe noch 1 kl. Musikinstr. **umsonst**, nur damit Sie sich von der Güte und Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Pianinos, Harmoniums

von M. 350.— an. von M. 80.— an.
Amerik. Cottage-Orgeln, Flügel, Klavier-Harmoniums.
Anerk. beste Bezugsquelle. Höchster Rab. Alle Vortheile. Illustrirter Katalog, der grösste seiner Art, gratis und frei.
Wilh. Rudolph in Giessen Nr. 159.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreisen Bezug von **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Wring-** u. a. **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret-Marke sub **M. 1000** durch die Expedition ds. Bl.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste** **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

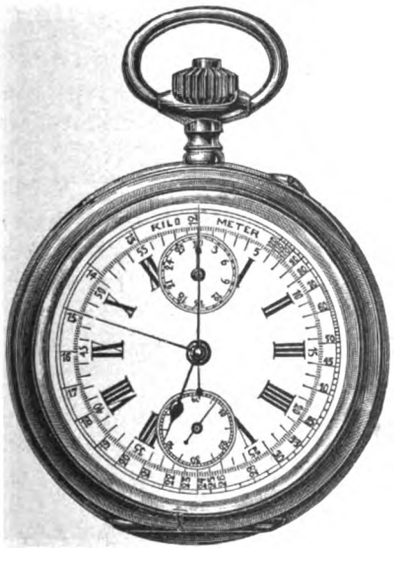
Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Viel Geld
sparen Sie beim Bezuge von **Anzug- u. Paletot-Stoffen** direct v. Tuchfabrikplatz. Neueste Muster frc. Abgaben jed. Maasses zu Fabrikpreisen.
Franz Böhme, Cottbus V.

Vertragsfirma { des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover, " Vereins deutscher Lokomotivführer und Heizer, " Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins. Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten erhöhten Cassa-Rabatt.



Chronograph (Geschwindigkeitsmesser) System Glashütte, Marke „Saxonia" mit neuester Capteyn'scher Zifferblatteintheilung.

Begr. 1878. Die Uhren-Fabrik von Begr. 1878.

Albrecht Költzsch in Dresden-Gruna

betreibt als **Spezialität** die Fabrikation **silberner u. goldener Chronographen, sowie vernickelter und silberner grosser (24''' und 26''') Dienstuhren** mit Ia. Werken nach Glashütter System, Marke „Saxonia" u. empfiehlt ferner als besonders preiswerth:

Taschenuhren couranter Genres:

Silberne Damen-Cylinder-Remontoir,	0,800	fein,	von	Mk.	14— 30
Goldene " " "	0,585	"	"	"	23—115
Silberne Herren-Cylinder-Remontoir,	0,800	"	"	"	14— 28
" " Anker- "	0,800	"	"	"	24— 50
Goldene " " "	0,585	"	"	"	65—200
Chronographen } in Silber und Gold {			"	"	60—400
Répétir-Uhren }			"	"	160—600

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne Herren-Anker-Remontoir,	0,800	fein,	von	Mk.	32—100
Goldene Damen- " "	0,585	"	à	"	110
" Herren- " "	0,585	"	von	"	85—300
" Damen- " Savonnette	0,585	"	à	"	150

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne Anker-Remontoir,	0,900	fein,	von Mk.	150— 250
Goldene " "	0,585 u. 0,750	fein	" "	250—1500

Grösstes Lager in Schmucksachen, Wand-, Stand- u. Weckeruhren, sowie Musik- und optischen Instrumenten aller Art. Silber- und Alfénide-Geräthe.
Alle Uhren, Gold- und Silberwaaren tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.
Illustrirtes Preisbuch gratis und franco (ca 1600 Abbildungen).

Für die Herren Beamten Ziel nach Vereinbarung.

Vertragsfirma { des Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen, der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt a. Main, des Bayerischen Förster-Vereins (anerkannter Verein).

Vertragsfirma { des Vereins der Beamten der K. b. Staats-Eisenbahnen, " " Landes-Vereins württembergischer Verkehrsbeamten, " " Gr. Bad. Staatseisenbahn-Beamten. Jubiläums-Comité's erhalten m. Rücks. auf d. edlen Zweck grossen Preis-Nachlass.

Digitized by Google

Inserat.

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.
Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.
Monatschrift für das deutsche Elternhaus.
Begründet von Dr. Karl Pilz.
Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft. Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Man verlange Probenummern.
Leipzig-Gohlis. Robert Krause.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der
Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen
nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Normal-Geldschwingen.
(Gesetzl. geschützt)
Aeusserst pract., für jed. Kassen- u. Zahlungsverk. unentbehrl. Verschiedenartigste Ausstattung u. Grössen auch mit Deckel, Verschluss und Banknotentasche. Prospecte frei durch Postsecretair **E. Behm - Parchim.**

Holländ. Tabak. Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel fco. acht Mk.
B. Becker in Seesen a. H.

Eisenbahnschule Altenberg
— auch für Post —
Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung **den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt.** — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratig und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Entwurf u. Bearbeitung v. C. Opitz.

Infolge besonderer Vereinbarung mit der Verlagshandlung sind wir in den Stand gesetzt, unseren Abonnenten den in Nr. 21 v. J. als bei der Redaktion eingegangen, unter „Literarisches" mit verzeichneten
Eisenbahn- und Verkehrs-Atlas von Europa
von Dr. W. Koch u. C. Opitz **zu ermäßigtem Preise zu liefern,** u. zwar die bisher vorliegenden, **jede ein in sich abgeschlossenes Ganzes** bildend. Abtheilungen:

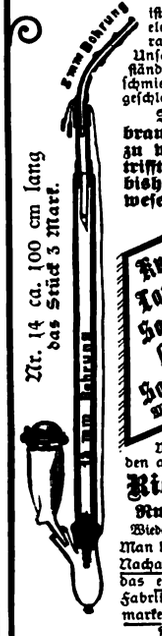
Deutschland, 26 Haupt- und 14 Nebenkarten, 1 Nachtrags- und 1 Uebersichtskarte **mit vollständigem Ortsverzeichniß,** nebst **Supplement: Neuorganisation der Preuß. Staatsbahnen** mit vollständigem Stationsverzeichniß — eleg. gebunden
statt 12 Mark für 8 Mark.

Rußland, 28 Haupt- und 12 Nebenkarten, sowie 1 Uebersichts- und 1 Ergänzungskarte **mit vollständigem Ortsverzeichniß** (deutsch-russisch und russisch-deutsch) eleg. gebunden
statt 10 Mark für 7 Mark.

Die zu Hunderten vorliegenden ausgezeichneten Urtheile von maaßgebenden Behörden und den hervorragendsten Fachorganen, sowie der vornehmen Tagespresse entheben uns jeder besonderen Anpreisung des schönen Werkes.

Die Expedition der „Deutschen Verkehrs-Blätter".

SANITÄTS-PFEIFE
Richard Berek's gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1.– an
Lange Pfeifen von Mk. 2.50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von 0,75, 1,00–3,00 Mk. das Pfd.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1.50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Tauschen
möchte ein B.- u. Haltestellenw. mit einem Packer, Weichenw. oder Haltestellenw., welcher mit selbstst. Kassenf. bewandert ist. — Off. unter **M. M. 3** an die Expedition dieses Blattes.

Inhalt: Zum Jubiläum der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches. — Zur Frage des Wagenmangels. — Rechtsprechung u. Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Vereinswesen. — Vermischtes. — Literarisches. — Briefkasten. — Feuilleton: Die Brautnacht.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Zu Nr. 3. Leipzig, den 16. Januar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Statistisches.

In Nr. 41 der Verkehrs-Blätter vom 10. Oktober vorigen Jahres haben wir letztmalig einige statistische Angaben über Mitgliederbewegung 2c. unsres Vereins veröffentlicht. Der Verein hatte in 182 Bezirken 6725 Mitglieder. Zwei Bezirke sind inzwischen eingegangen und die Mitglieder anderen Bezirken zugetheilt worden. Ein Bezirk (Riesa in Sachsen) ist ebenfalls eingegangen, weil die Mitglieder als Angehörige des Sächsischen Landesvereins, der korporativ beigetreten ist, so wie so die Vortheile der Rechtshilfe genießen. 6 neue Bezirke sind in derselben Zeit hinzugekommen. Der Verein hat mithin jetzt deren 185. Auf mehreren größeren Stationen steht die Einrichtung von Bezirken bevor. Ausgeschieden sind in der Zeit von Oktober bis jetzt 172 Mitglieder. Hiervon entfallen auf den eingegangenen sächsischen Bezirk 27, aus dem Eisenbahndienst entlassen wurden 3, freiwillig aus dem Dienst geschieden ist 1, wegen Pensionirung aus dem Verein ausgetreten sind 4, gestorben 6 Mitglieder. Eins der verstorbenen Vereinsmitglieder verunglückte in Ausübung seines Berufs. Leider war der Verunglückte Ernährer einer zahlreichen Familie und nicht in der Unfall-Versicherung. Der Austritt der anderen Mitglieder ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen.

In derselben Zeit haben wir einen Zugang von 623 Mitgliedern zu verzeichnen gehabt. Die Mitgliederzahl betrug also am Schlusse des Jahres 1895 abzüglich der vorhin genannten 172 Ausgeschiedenen 6725 + 451 = 7176 Mitglieder. Es ist dieses gewiß ein sehr erfreuliches Ergebniß. Bei dem ungemein starken Eisenbahnbeamten-Personal ist es aber immerhin zu bedauern, daß noch so viele Beamten sich fern halten und dadurch der großen Vortheile, welche ein gut eingerichteter Verein bietet, verlustig gehen. Es tritt die Mahnung an die Vereins-Verwaltung, Bezirks-Vorstände, Vertrauensmänner und Mitglieder heran, auch in diesem Jahre unermüdet weiter zu arbeiten an dem Ausbau des Vereins, in der gegenseitigen Hilfe und in der Gewinnung neuer Mitglieder.

Unter den eingetretenen Mitgliedern befanden sich nach ihren Stellungen: 15 Stations-Vorsteher 1. und 2. Kl., 133 Stations-Verwalter, -Assistenten und -Diätare, 1 Betriebsleiter einer Privatbahn, 7 Expeditions-Vorsteher, -Expedienten, Stationskassen-Rendanten und Einnehmer, 9 Eisenbahn-Sekretäre, 15 Betriebs-Sekretäre, 1 Kanzlist, 1 Zeichner, 2 Telegraphenmeister, 30 Bahnmeister 1. und 2. Kl., 5 Werkmeister, 2 Werkführer, 13 Telegraphisten, 84 Lokomotivführer und Heizer, 4 Maschinenwärter, 30 Zugführer und Packmeister, 65 Schaffner, Bremser und Hilfsbremser, 128 Haltestellen-Aufseher, Weichensteller 1. und 2. Kl., Bahnwärter und Hilfsweichensteller, 50 Rangirmeister und Rangirer, 4 Wagenmeister, 2 Portiers, 20 Lademeister, 2 Nachtwächter.

Ortsbezirk Berlin.

Am Montag, den 6. Januar, fand in Keller's Festsälen der vierte Wintervortrag statt. Herr Professor Dr. theol. et phil. Fr. Kirchner, Dozent an der Humboldt-Akademie, sprach in einer 1½stündigen, tiefergreifenden Rede über „Die Königin Luise, ein Vorbild der deutschen Frauen." Zu diesem hochinteressanten und patriotischen Vortrage waren auch die Frauen und erwachsenen Töchter der Mitglieder geladen und war die Betheiligung eine außerordentlich rege, so daß der Zweck, auch den Familien unserer Mitglieder Genuß und Lehrreiches zu bieten, in glänzendster Weise zur Geltung kam. Langandauernder Beifall lohnte dem Herrn Vortragenden seine Mühe, und durch gemeinsames Erheben von den Plätzen wurde demselben noch besonders gedankt.

Bemerkt sei noch, daß der Vorsitzende des Bezirkvereins, Herr Scharr, den Abend mit einem Ueberblick über das vergangene Vereinsjahr eröffnete und zum Schluß bemerkte: „Manches haben wir erreicht, Vieles haben wir gewollt, aber noch mehr müssen wir thun."

30. Bezirk (Magdeburg).

Die Versammlung vom 5. Januar hatte sich eines so guten Besuches zu erfreuen, daß der geräumige Saal der goldnen Krone bis auf den letzten Platz gefüllt war. Unter den Anwesenden bemerkten wir auch Herrn Regierungs- und Baurath Albert und Herrn Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Seybert. Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung mit einem kurzen Rückblicke auf die Entwickelung des Vereins im verflossenen Jahre. Er hob hervor, daß das so erfreuliche Fortschreiten des Vereins wesentlich der Mitarbeit einer großen Zahl von Kollegen, vor Allem aber dem gütigen Entgegenkommen der hohen Behörden und dem persönlichen Eintreten des Herrn Eisenbahndirektors Mackensen zu verdanken sei. Herzlicher Dank sei hierfür abzustatten. Daß das gute Verhältniß fortbestehen möge, sei der Wunsch für das neue Jahr. Sr. Majestät dem Kaiser wurde ein Hoch ausgebracht. Hieran schloß sich der angekündigte Vortrag des Herrn Eisenbahn-Direktors Mackensen. Der Herr Vortragende verstand es in meisterhafter Weise, vor den Zuhörern ein farbenglühendes, schaurigschönes Bild der Vorgänge vom 16.—20. August 1870 zu zeichnen und auch für die Nichtsoldaten ein beredter Dolmetsch von Krieges Freud und Leid zu sein. Lebhafter Beifall und der mit einem kräftigen Hurrah endigende Dank des Vorsitzenden zeigten, wie sehr der Herr Vortragende die Zuhörer zu begeistern verstanden hatte. Herr Stations-Assistent Wolten trug hierauf noch zwei Gedichte: „Die Schlacht bei Sedan" und „Die verlorene Fahne" vor. Nach einem Hinweise auf die Literalien des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine und einer Empfehlung derselben erfolgte die Mittheilung, daß am Sonnabend, den 25. Januar Abends 8 Uhr, im großen Saale des Hofjägers die Feier von Kaisers Geburtstag stattfinden würde, wozu die Beamten, Hülfsbeamten und ständigen Arbeiter von Magdeburg, sowie die auswärtigen Vereinsmitglieder eingeladen werden. Um die Festrede werden sich Musikvorträge, ein Festspiel, von dem jederzeit hilfsbereiten Kollegen Friedr. Schulze verfaßt, gemeinschaftliche Lieder u. s. w. gruppiren.

Bezirk Bremen.

Die Versammlung am 8. Dezember v. J. in der Centralhalle war mittelmäßig besucht und wurde von dem Vorsitzenden, Herrn Stations-Assistent Martin, um 3½ Uhr eröffnet mit Bekanntgabe der Tagesordnung und der geschäftlichen Mittheilungen. Nach einer längeren Besprechung über das inzwischen abgehaltene Stiftungsfest wurde in die Erörterung über den am Geburtstage Sr. Maj. des Kaisers abzuhaltenden Kommers eingetreten und der Vorstand mit der Arrangirung desselben betraut. Alsdann ertheilte der Herr Vorsitzende dem Telegraphisten Herrn Suhling das Wort zu seinem Vortrag über die Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins. Jetzt, in der Zeit des Verkehrs, wären auch die Männer vom großen Flügelrade in die Erwägung, ihre Interessen durch kräftige Vereine zu sichern, getreten und aus dem Erkenntnisse sei die Gründung des „Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins" zu Hannover zur Wahrheit geworden. Derselbe sei nun groß und einflußreich geworden, und vertrete die Interessen seiner Mitglieder in wirksamster Weise. Auf dem Boden der Rechtmäßigkeit vertrete er die Interessen seiner Mitglieder, genieße dabei das Wohlwollen der Behörden und halte treu zu Kaiser und Reich. Das Wohlwollen der Behörden sei am besten dadurch erwiesen, daß bereits viele hohe Beamte Mitglied und Ehrenmitglied des Vereins geworden, dem Verein in jeder Weise entgegenkommen, z. B. durch Ueberweisung von Diensträumen für die Versammlungen, durch persönlichen Besuch der letzteren 2c. Es sei verfehlt, wenn jede Charge ihren eigenen Verein bilde, welcher doch nur ein Tropfen auf einen heißen Stein bleibe und die Allgemeinheit benachtheilige. Es sei z. B. hierselbst von Mitgliedern des Vereins einer Charge dahin gewirkt worden, daß

Digitized by Google

Collegen dem wirksamen Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein nicht beitreten sollten und zwar aus dem Grunde, durch die Stärkung des letzteren ihren Verein nicht zu Grunde zu richten. Natürlich könne man ja hierzu nichts sagen, aber die Interessirenden müssen sich doch jedenfalls fragen, wo ihre Interessen am besten vertreten und die eigene Person, sowie die Familienangehörigen am sichersten gestellt sind. Jedenfalls sei aber das Bestreben des D. E.-B.-V., alle Flügelradsträger zur gegenseitigen Stütze und gemeinsamem Wirken unter einer Fahne zu vereinigen, gar nicht zu verkennen, denn es werde da am besten gearbeitet, wo mit vollem Dampf gearbeitet wird, wie Excellenz Minister Thielen sagte. Wozu wollen denn auch Einzelne nicht mit der Gesammtheit Hand in Hand arbeiten zur gegenseitigen Erleichterung ihrer Dienstbürde, wozu sich feindlich gegenüberstehen, wo die schweren Dienstverhältnisse ein liebevolles Zusammenarbeiten erfordern? Warum sollen die Bande der Zusammengehörigkeit auf die Dauer zerrissen bleiben. Man schaue doch hinaus, dahin, wo unsere Kollegen vom Flügelrade, vom Direktions-Präsidenten herab bis zu dem gewöhnlichen Arbeiter, einig sind seit der Thätigkeit unseres Vereins, sehet, welche Begeisterung dort herrscht und wie mancher Kummer dort schon beseitigt ist durch die Einigkeit und durch das Zusammenwirken Aller. Ein großer Fehler aber ist es, wenn einzelne Mitglieder in Unkenntniß der Sache und in Unüberlegtheit sich verleiten lassen, über Diejenigen zu Felde zu ziehen, welche keine Mühe scheuen, die gute Sache eines großen Ganzen zu fördern. Diese werden dann gewöhnlich solcher Fehler unberechtigt beschuldigt, welche die Ankläger selbst begehen, ohne zu begreifen, daß sie dadurch ihre eigenen Interessen schädigen, den guten Fortgang der edlen Sache hemmen und Andere unschuldig in solches Licht stellen. Ueberzeuge sich erst Jeder, bevor er handelt! Sodann ging der Vortragende zur Zergliederung der einzelnen Abtheilungen über und setzte die Handhabung derselben in klarer Weise auseinander und ließ auch nicht unerwähnt, daß die Gründung einer Vereins-Bibliothek, sowie die Förderung des Vereinsorgans durch Bezug desselben in kleinen Gruppen sehr zu empfehlen sei.

Ortsverein Braunschweig.

Die erste diesjährige Monatsversammlung fand am 5. d. Mts. im Hotel Preußischer Hof statt; trotz des schlechten Wetters waren einige 40 Mitglieder anwesend. Um 9¼ Uhr eröffnete der Vorsitzende mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser die Versammlung. — Zunächst wurde die Feier des Geburtstags Sr. Maj. des Kaisers in Berathung gezogen und einstimmig beschlossen, dieselbe am 29. Abends 8 Uhr im Hotel Sächsischer Hof stattfinden zu lassen. Beregte Feier soll eine Familienfeier sein und durch Vorträge mit nachfolgendem Tanzkränzchen für die Unterhaltung der Mitglieder Sorge getragen werden. Der in voriger Versammlung gestellte Antrag des Kollegen Herrn Eckhardt wurde nach kurzer Berathung einstimmig abgelehnt. In den Vergnügungsausschuß wurden wiederum die Kollegen Herren Meyer 13, Buhs 2, Ilmer und Eckhardt berufen. Wir dürfen von ihnen ein reichhaltiges Programm für unser Fest erwarten.

Ortsverein Braunschweig.

Am 12. Januar hielt hier der Vereinsdirektor Herr Schirmer-Hannover bei zahlreichem Besuch den versprochenen Vortrag. In 1¾stündiger Rede entwarf der Redner ein fesselndes Bild von unseren Vereinsverhältnissen und erntete großen Beifall. — Näherer Bericht wird demnächst folgen.

Bezirk Schneidemühl.

Durch Amtsblatt hatte die Königl. Eisenbahn-Direktion Bromberg bekannt gegeben, daß der Bezirks-Vorsitzende von Berlin, Herr Stations-Assistent Scharr, zu Schneidemühl einen Vortrag über den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover halten werde, und so hatten sich am Sonntag, den 5. d. Mts., Nachmittags, die Eisenbahnbeamten aus allen Gegenden des Bezirks zusammengefunden. Der Saal des Kaiserhofes konnte die Theilnehmer nicht alle fassen, so daß ein Theil sogar noch auf dem Korridor Platz nehmen mußte. In zündenden Worten führte der Herr Vortragende aus, wie nothwendig es sei, daß die Eisenbahnbeamten aller Kategorien sich zusammenschließen, um gemeinsam den Stand zu heben, Berufs- und Pflichttreue zu pflegen und besonders die Liebe zu König und Vaterland zu fördern. Alle Abtheilungen setzte der Vortragende auseinander und schloß mit den Worten:

„Aus sich selbst heraus muß sich der Eisenbahnbeamtenstand heben und entfalten zur Ehre des Berufs und des Vaterlandes!"

Es traten sofort eine große Anzahl der Anwesenden als Mitglied bei und andere schieden mit der Versicherung, für das Gedeihen des Vereins in ihrer Heimath zu wirken.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten

Bezirk Friedrichshafen.

Der Bezirk Friedrichshafen hielt am Sonntag, den 5. Januar, seine Weihnachtsfeier verbunden mit Gabenverloosung in den Räumen der Bahnhof-Restauration in Friedrichshafen ab. Sehr zahlreich hatten sich die Vereinsangehörigen eingefunden und groß war die Zahl der Festgäste. Zur besonderen Ehre gereichte dem Vereine das Erscheinen der Herren Amtsvorstände. Mit großem anhaltenden Beifall wurden die freundlichen Begrüßungsworte des Vorsitzenden, Herrn Eisenbahn-Sekretär Adler, sowie der auf das gute Einvernehmen der Verkehrs- und Zollbeamten und deren Vorständen ausgebrachte Toast aufgenommen. Herr Oberpostmeister Schuster dankte im Namen der Zoll-, Post- und Telegraphenbeamten für die Einladung und wünschte dem Vereine eine gedeihliche Fortentwickelung. Das Programm wechselte ab in Musikvorträgen der Weingarter Militär-Musik, in Gesangsvorträgen des Vereins Harmonie und den komischen Vorträgen eines Herrn aus Friedrichshafen.

Der reich ausgestattete Gabentisch brachte für viele eine angenehme Ueberraschung und erst in vorgerückter Stunde endete die durchweg gelungene Feier.

Bezirk Aalen.

Unser Bezirksverein feierte am 29. Dezember v. Js seine Christbaumfeier im Saale des Gasthofs zum Dreikönig in Aalen bei großer Betheiligung von Mitgliedern und eingeladenen Gästen. In dem Pragramm wechselten Klavier, Violine und Piston-Vorträge mit Solo- und Quartettgesängen ab, wie auch einige deklamatorische und komische Stücke zum Besten gegeben wurden. Besonders hervorzuheben sind die vorgetragenen Pistonsoli von Herrn Eisenbahn-Anwärter Beck mit Klavierbegleitung, die Gesangssoli des Frl. Wachter und des Herrn Eisenbahn-Assistenten Metzler in Crailsheim, welcher zur großen Freude der Anwesenden mit einigen Kollegen vom Bezirk Crailsheim unsere Feier besuchte und durch seine humoristischen Vorträge die größte Heiterkeit erregte. Auch Herr Eisenbahn-Praktikant Schwenger-Crailsheim verschaffte durch seine deklamatorischen Vorträge weitere Abwechslung. Der mit sehr schönen Gegenständen belegte Gabentisch fand allseitige Anerkennung und befriedigte auch die glücklichen Gewinner allgemein. Ein Tänzchen bildete natürlich den Schluß der hübschen Feier.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bekanntmachung, betr. die Spar- und Darlehnskasse.

Nach Beschluß der General-Versammlung vom 24. März v. J. hat unsere Spar- und Darlehnskasse am 1. Mai 1895 ihren Betrieb eröffnet. (Die bisherige Darlehns- und Unterstützungs-Kasse bleibt zwar in der jetzigen Weise ebenfalls bestehen, erhält aber lediglich die Bezeichnung „Unterstützungs-Kasse").

Für die Spar- und Darlehnskasse sind folgende Satzungs-Bestimmungen zu beachten:

1. Wer Mitglied werden und somit die Vortheile der Kasse genießen will, hat zur Deckung der Verwaltungs- pp. Kosten einen einmaligen Betrag von Mk. 1.50 und für die Satzungen (zugleich Sparkassenbuch) 50 Pfg. zu entrichten, sich außerdem verbindlich zu machen, monatlich 1 Mk. als Pflichtspareinlage, die verzinst wird, in die Kasse einzulegen Sobald diese Pflichtspareinlagen den Betrag von 50 Mk. erreicht haben, wird dafür ein Antheilschein verabfolgt, und ist dieser Betrag sodann zinsen- und dividendenberechtigt.
2. Behufs Erlangung des erforderlichen Betriebs-Kapitals werden Antheilscheine à 50 Mk. ausgegeben, worauf Zinsen und event. Dividende vergütet werden. Zur Gewinnung eines Antheilscheines ist auch Ratenzahlung von je 10 Mk. innerhalb eines Jahres zulässig. Mehr als 10 Antheilscheine darf kein Mitglied erwerben.
3. Die für Antheilscheine eingezahlten Summen, sowie die eingelegten Pflichtbeiträge bilden mit dem anzusammelnden Reservefonds die Haftsumme für alle Kassenverpflichtungen.
4. Spareinlagen werden von 1 Mk. an angenommen, auch von Angehörigen der Mitglieder.

Der Zinssatz für alle Spareinlagen ist einstweilen auf 3½% festgesetzt.

Digitized by Google

Die Geldeinsendung (auch in Briefmarken) würde vorerst an das Vereinsbureau, Leopoldstraße 1 in Hannover zu erfolgen haben. Später sollen auswärts „Annahmestellen" errichtet werden.

Jeder Spareinleger erhält ein Sparkassenbuch.

5. Vereinsgenossen, welche nicht Kassenmitglieder werden, also keine Pflichtbeiträge zahlen und keine Antheilscheine erwerben wollen, sowie auf Darlehen verzichten, können gleichwohl freiwillige Spareinlagen machen. Sie zahlen kein Eintrittsgeld, sondern nur 50 Pfg. für das Satzungs- und Sparkassenbuch.
6. Alle Korrespondenzen und Geldsendungen müssen frankirt werden.
7. Darlehen, sofern genügende Kasse vorhanden ist, können nur Kassenmitglieder erhalten. Die dafür zu stellenden Sicherheiten (Bürgschaften) können bestehen:
   a) in der Stellung von einem oder zwei solventen Bürgen nach dem Ermessen der Vereinsverwaltung;
   b) in Verpfändung von bei der Reichsbank beleihbaren Werthpapieren, Hypothekobligationen und Forderungsdokumenten, sowie Lebens- und Kapitalversicherungs-Policen, sofern das Darlehen durch den Werth des Pfandes mindestens gedeckt wird;
   c) in Verpfändung von einem Viertel der festen Dienstbezüge des Antragstellers, sobald diese Verpfändung nach Lage der Verhältnisse von Seiten der Vereinsverwaltung für zureichend und von der zuständigen Dienstbehörde für statthaft erklärt wird.
8. Ueber die Rückzahlung hat der Darlehnsnehmer sich mit der Vereinsverwaltung zu verständigen.

In dem Antrage sind darüber Vorschläge zu machen.

9. Den Zinsfuß stellt nach Lage des Falles die Vereinsverwaltung fest. Derselbe wird einstweilen 5%, unter Umständen etwas mehr betragen.

Zur Unkosten-Deckung ist ½% des Darlehnsbetrages, mindestens jedoch sind 50 Pfg. zu vergüten.

Wir bitten nun alle Herren Vertrauensmänner und Vereinsmitglieder um sofortige recht zahlreiche Betheiligung, damit die Kasse von vornherein betriebsfähig und hinsichtlich der schon verschiedentlich eingegangenen Anträge auf Darlehen leistungsfähig wird. Insbesondere empfehlen wir zur Gewinnung der erforderlichen Kapitalien die Entnahme von Antheilscheinen à 50 Mk.

Die Vereins-Verwaltung.

Betr. Kautionsstellung.

Wir sind in der Lage, für alle Beamten Kautionen in allen Summen, ohne Bürgschaftsforderung, zu stellen. Beamte anderer Verwaltungszweige sind nicht ausgeschlossen. Bedingungen sehr günstig. Abtragung nicht erforderlich, aber nach Belieben der Nehmer auch gestattet. Bereits gestellte Kautionen können beliehen werden.

Anträge werden jederzeit entgegen genommen von der

Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Ortsbezirk Berlin.

Festkommers der Eisenbahnbeamten zur **Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers** und des **25jährigen Jubiläums des Deutschen Reiches** am Dienstag, den 28. Januar 1896, Abends von 8½ Uhr ab in den Räumen des „Feenpalastes", Burgstraße, veranstaltet vom Ortsbezirk Berlin des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Der großartige Verlauf der Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers im vergangenen Jahre legt uns die Pflicht auf, bei der diesjährigen Feier andere Prinzipien walten zu lassen. Wir konnten im vergangenen Jahre nicht ahnen, daß so viele Tausende von Eisenbahn-Beamten sich uns anschließen würden und bedauern wir lebhaft, daß mancher vor dem überfüllten Saale umkehren mußte. Entgegen dem vorigen Jahre (6600 Programme) geben wir in diesem Jahre bestimmt nur 3000 Programme aus, welche als Einlaß-Legitimation dienen. Jedem Inhaber ist es gestattet, Platz zu nehmen, wo es ihm beliebt. Eine Eintheilung nach Saal und Gallerien findet nicht wieder statt. Bei einer Anzahl von 3000 Personen wird jeder bequem Platz finden, und die jetzige neue und erfahrene Direktion des Feenpalastes giebt die Garantie, daß jeder nach seinem Belieben aufgewartet und bedient werden wird. — Wir bitten, sich recht bald mit Programmbüchern versehen zu wollen, da keinesfalls eine weitere Auflage erfolgt. Jedes Vereinsmitglied hat das Recht, zwei Herren gegen Lösung der Programmbücher einzuladen. Auch an die übrigen Eisenbahnbeamten, welche als Freunde des Vereins mitfeiern wollen, werden Programmbücher verabfolgt. Freie Fahrt nach Berlin ist beantragt. — Programmbücher sind für den Preis von 50 Pfennig zu haben bei den Stations-Assistenten: Scharr, Direktionsbureau Zimmer 258; Tillich, Anhalter Personen-Bahnhof; Müller, Anhalter Güter-Bahnhof; Tornau, Stationskasse Potsdamer Bahnhof; Antholz in Potsdam; Zimmermann in Grunewald; Rieck, Lehrter Hauptbahnhof; Zingler, Schlesischer Personen-Bahnhof; Strenger, Johannisthal; Reichert, Görlitzer Bahnhof; Beßrich, Rummelsburg Rgb.; Heinz, Lichtenberg; Heske, Central-Viehhof; Degenhardt, Pankow Rgb.; Ulbrich, Stettiner Bahnhof; Hogenow, Potsdamer Bahnhof.

Alle Vereinsmitglieder im deutschen Vaterlande sind zu dieser großartigen Feier herzlich willkommen.

Berlin, den 8. Januar 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Scharr, Stat.-Assist. Vorsitzender. — Fracke, Stat.-Assist. Stellv. Schriftführer. — Tornau, Stat.-Assist. Schatzmeister.

Offizieller Theil. 1. Festmarsch aus dem Tannhäuser: „Einzug der Gäste auf der Wartburg" (Wagner). 2. Ouverture: „Leichte Kavallerie" (Suppé). 3. „Herzog von Braunschweig", Armeemarsch Nr. 9 (1806). 4. Festrede des Bezirks-Vorsitzenden Stations-Assistent Scharr. 5. Chorlied Nr. 1: „Heil Dir im Siegerkranz". 6. Prolog zum ersten lebenden Bild; verfaßt und gesprochen von Herrn Stations-Vorsteher Pfeiffer-Wannsee. 7. Lebendes Bild: „Verherrlichung des Kaisers". 8. Chorlied Nr. 2: „Ich bin ein Preuße, kennt ihr meine Farben". 9. „Parademarsch", Armeemarsch Nr. 62 (Prinz Albrecht). 10. Lebendes Bild: „Mit Gott für König und Vaterland". 11. Chorlied Nr. 3: „Es braust ein Ruf wie Donnerhall". 12. „Soldateska" 1870/71 (Seidenglanz). 13. Elektro-technisch-musikalische Huldigung. 14. Chorlied Nr. 4: „Deutschland, Deutschland über Alles". 15. Torgauer Marsch. 16. Armeemarsch Nr. 7. — Die Musik wird ausgeführt von der auf 40 Mann verstärkten Hauskapelle des Feenpalastes unter Leitung des Kapellmeisters Alfred Sommerfeld.

Fidelitas. 1. „Mit Gott für Kaiser und Reich", Marsch von Lehnhardt. 2. Chorlied Nr. 5: „Bahn frei". 3. Chorlied Nr. 6: „Dem Kaiser". 4. Chorlied Nr. 7: „Der Gemüthlichkeit". — In der Fidelitas tritt das gesammte Künstlerpersonal des Feenpalastes auf.

---

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonnabend, den 25. Januar 1896, Abends 8 Uhr im großen Saale des „Hofjägers" **Kaiser-Geburtstags-Feier.**

Programm: 1. Einzugsmarsch aus Tannhäuser von Wagner. 2. Jubel-Ouverture von Weber. 3. Begrüßungsansprache. 4. Deutsches Weihelied von M. Claudius (Gemeinschaftliches Lied). 5. Fanfare. 6. Festrede. 7. „Dem Kaiser!" von Friedr. Schulze (Gemeinschaftliches Lied). 8. **Im Zeichen des Verkehrs.** Festspiel zum 25. Januar 1896 von Friedr. Schulze. Personen: Ein Fuhrmann, ein Postillon, ein Lokomotivführer, ein Matrose, ein Luftschiffer. — „Heil Dir im Siegerkranz", Vers 1 und 2. — 9. Das Lied der Deutschen von Hoffmann von Fallersleben (Gemeinschaftliches Lied). 10. Königs-Polonaise von Bilse. 11. „Der Kaiserzug" von A. Roß (Gemeinschaftliches Lied). 12. Schluß-Ansprache. 13. Potpourri über patriotische Lieder, von Conradi.

Alle Eisenbahnbeamten, Hilfsbeamten und ständigen Arbeiter in Magdeburg, sowie die auswärtigen Mitglieder sind hierzu freundlichst eingeladen.

Der Bezirks-Vorstand.

Bezirk Bremen.

Generalversammlung am Sonntag, den 19. Januar, Nachmittags 3 Uhr in der „Centralhalle".

Tagesordnung: 1. Jahresbericht. 2. Abrechnung über das Stiftungsfest. 3. Vorstandswahl usw.

Die geehrten Mitglieder werden gebeten, recht zahlreich und pünktlich zu erscheinen und die Versammlung unter den Herren Kollegen bekannt zu geben. Kollegen-Nichtmitglieder sind als Gäste willkommen.

Wir bitten unsere geehrten Mitglieder, an dem zur Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers Wilhelm II. im Tivoli am 27. Januar stattfindenden Commerse möglichst vollzählig theilzunehmen und das Vereinsabzeichen anlegen zu wollen.

Der Vorstand.
Martin, Vorsitzender. Suhling, Schriftführer.

Ortsgruppe Goslar.

Die nächste **Vereinsversammlung** findet am Sonntag, den 19. Januar d. J., Nachmittags 5 Uhr im Hotel „Schützenhof" hierselbst statt.

Der Vertrauensmann.
Ehrhardt, Stat.-Assistent.

Ortsverein Meppen.

Die hiesigen Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins sind heute zu dem Zwecke zusammengetreten, um entsprechend den Anregungen der Vereinsverwaltung zu Hannover sich neu zu organisiren, indem sie einen aus 4 Personen bestehenden Bezirksvorstand ins Leben zu rufen beabsichtigen. Es werden zu diesem Behufe folgende Satzungsbestimmungen berathen und angenommen.

§ 1. Die Bildung des Bezirksvorstandes hat den Zweck, die Vereinsaufgaben, wie solche in dem § 1 der Satzungen des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover wie folgt präzisirt sind:

„die wirthschaftlichen Verhältnisse seiner Mitglieder zu fördern
„und die kollegialen und idealen Interessen, sowie den Sinn für
„Patriotismus und Pflichttreue derselben zu pflegen",

mit mehr Nachdruck, als das bisher möglich war, zur Aus- und Durchführung bringen zu können.

§ 2. Der Bezirksvorstand besteht aus folgenden Mitgliedern und ebensovielen Stellvertretern: 1 Vorsitzenden, 1 Kassirer, 2 Beisitzern.

§ 3. Der Vorsitzende sowohl als die übrigen 3 Vorstandsmitglieder werden von den Mitgliedern der Ortsgruppe in der jährlichen Hauptversammlung auf Jahresdauer mit einfacher Stimmenmehrheit gewählt.

Dem Vorsitzenden liegt ob, die gesammten Vereinsangelegenheiten zu leiten, die vierteljährlich wenigstens einmal stattfindenden Versammlungen zusammen zu berufen und die Tagesordnung (Vorträge, Berathung der Vereinsangelegenheiten, Festlichkeiten, insbesondere die

Digitized by Google

Geburtstagsfeier des Landesherrn usw.) festzustellen und auf die stetige Vermehrung des Vereins hinzuwirken.

Der Kassirer hat die Protokolle zu führen, die Beiträge einzuziehen und an die Vereinskasse in Hannover abzuführen. Auch liegt ihm die Buchführung über alle Geldangelegenheiten ob.

Die Obliegenheiten der Beisitzer bestehen darin, den Versammlungen des Bezirksvorstandes beizuwohnen und den beiden vorgenannten Vereinsbeamten mit Rath und That zur Seite zu stehen. Ganz besonders aber haben sie es noch als ihre Aufgabe anzusehen, der Ortsgruppe und damit dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein fortgesetzt neue Mitglieder zuzuführen.

§ 4. Es wird durch Anordnung des Bezirksvorstandes eine „Bezirkskasse" eingerichtet, deren Verwaltung vornehmlich dem Kassirer obliegt.

Jährlich zweimal wird diese Kasse durch den Vorstand und die Vorstandsmitglieder einer Revision unterzogen. Ueber das Ergebniß wird ein von allen Betheiligten zu unterzeichnendes Protokoll aufgenommen und den Akten des Bezirksvorstandes eingefügt.

§ 5. Außer den Beiträgen, welche jedes Mitglied dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu leisten hat, erhebt der Kassirer von jedem Ortsgruppen-Mitglied monatlich 10 Pfg. Die so aufgekommenen Gelder dienen zur Bestreitung der unvermeidlichen Kosten des Bezirksvorstandes. Vorträge, Festlichkeiten, Schreibmaterial, Portis, Entsendung des Vorsitzenden zu der Vereins-Generalversammlung, Halten des Vereinsorgans für die Mitglieder, je nach der Stärke einige Exemplare, kleine Unterstützungen an Wittwen und Waisen ꝛc.

§ 6. Kommen Betriebsunfälle unter den Mitgliedern der Ortsgruppe vor, so hat der Bezirksvorstand nach erhaltener Kunde sich darüber zu unterrichten und dem betroffenen Mitgliede hinsichtlich der Berichterstattung an die Vereinsverwaltung, sowie der nach § 3 der Vereinssatzungen, Abtheilung Rechtshilfe, erforderlichen Bescheinigung und handzeichnerischen Darstellung mit Rath und That an die Hand zu gehen.

§ 7. Alle Jahre hat der Bezirksvorstand einmal, und zwar im Monat Oktober, eine Hauptversammlung zu berufen.

In dieser hat derselbe Rechenschaft über seine Wirksamkeit, sowie über die Kassenverhältnisse abzulegen, und alles, was sonst für den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein und für die Ortsgruppe von Belang ist, zur Besprechung zu stellen.

Die Beschlüsse, welche nach einfacher Stimmenmehrheit gefaßt werden, sind für den Bezirksvorstand bindend.

Die Hauptversammlung hat auch die Wahl der Vorstandsmitglieder vorzunehmen und dem Kassirer Entlastung zu ertheilen.

Wiederwahl der bisherigen Mitglieder ist zulässig, ebenso die Wahl durch Zuruf.

§ 8. Abänderungen dieser Satzungen können nur in der jährlichen Hauptversammlung beschlossen werden. Für die Aenderungen müssen Zweidrittheile der Anwesenden ihre Stimmen abgeben.

Meppen, den 23. September 1895.

Der Vorstand der Ortsgruppe Meppen.

Meisner,	Starp,	Hünninger,	Kebben,
Stat.-Assistent,	Stat.-Diätar,	Weichensteller,	Zugführer,
Vorsitzender.	Kassirer.	Beisitzer.	Beisitzer.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

für die nachverzeichneten Zuwendungen zur allgem. Unterstützungskasse und für die sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins.

3605,27	Mk.	Uebertrag aus letzter Veröffentlichung.
183,77	„	Provisionen a. d. Feuerversicherungen im III. Vierteljahr.
1,53	„	von Herrn Bahnh.-Insp. Kästner in Lichtenstein-C.
2,10	„	„ „ Schirrmeister Ranft in Ronneburg.
215,53	„	aus d. Abschlusse auf Fleischwaaren, Novbr. u. Dezbr. v. J.
65,—	„	von Ortsgruppe Riesa, Ueberschuß eines Vergnügens.
214,76	„	„ „ Chemnitz: 140,16 Mk. aus d. Cig.-Bez., 74,60 „ „ sonst. Bez.
3,60	„	„ „ Radebeul aus dem Cigarren-Bezuge.
11,05	„	„ „ Bautzen a. d. Cig.-Bez. (Herr Ass. Jähler).
200,04	„	aus d. Abschlusse auf gebr. Kaffee, Septbr. u. Novbr. v. J.
35,—	„	von Ortsgr. Klingenthal: 10 Mk. Ueberschuß eines Vergnüg., 25 „ aus wirthsch. Bez.
3,15	„	„ „ Ehrenfriedersdorf aus dem Cigarren-Bezuge.
5,97	„	„ Herrn Stat.-Assistent I. Höpner in Dresden-A.
5,—	„	„ Ortsgruppe Zeitz.
15,—	„	„ Herrn Stations-Vorst. Knoll in Triebes, Erlös aus 10 Jahrgängen Amtsblatt.
11,30	„	aus dem Bezuge von Roßweiner Schlaf- u. Reise-Decken.
30,—	„	von Ortsgruppe Großenhain: 14,50 Mk. a. d. Cig.-Bez., 15,50 „ a. sonst. Bez.
1,—	„	„ Herrn Exped.-Hilfsarbeiter Starke in Chemnitz.
—,60	„	„ „ Bahnmeister Gerhardt in Oschatz, Erlös für 0,5 kg Cigarren-Abschnitte.
—,48	„	„ Herren Auss. Weber in Steinbach und Ass. Doberrentz in Wolkenstein für 0,4 kg Cig.-Abschn.
4,80	„	„ „ Bahnh.-Insp. Moser und Exp.-Hilfsarbeiter Kretzschmar in Kötzschenbroda, Betr.-Sekretär Borrmann, Ass. Keilhau und Exp.-Hilfsarb. Delang in Radebeul für 4,0 kg Cig.-Abschn.
—,45	„	„ Herrn Stat.-Ass. I Saupe in Altenburg für 0,39 kg Cigarren-Abschnitte.
2,40	Mk.	von Herrn Bahnh.-Inspektor Abendroth in Leipzig I für 2,01 kg Cigarren-Abschnitte.
3,32	„	„ Ortsgruppe Oelsnitz i. V. und den Herren Billeteur von Arnim, B.-Ass. Schulze, Lokomotivführer Röntzsch u. Aufs. Bley für 2,8 kg Cig.-Abschn.

4621,12 Mk. im Ganzen bisher auf 1895.

Chemnitz, den 11. Januar 1896. **Der Hauptvorstand.**

Ortsgruppe Chemnitz.

Montag, den 20. Januar a. c. findet im „Dresdner Hof" hier unter Mitwirkung des Gesangvereins und der Vereinskapelle der **3. Familienabend**, verbunden mit einem **Commers** zur **Gedenkfeier des 25jährigen Reichsjubiläums**, statt. Die Festrede über: „Der Rhein, ein deutscher Strom" hält Herr Schuldirektor Zimmermann. Die Mitglieder nebst Angehörigen werden hierzu ergebenst eingeladen.

Chemnitz, den 8. Januar 1896.

Der Vorstand.

Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Ortsgruppe Chemnitz.

Donnerstag, den 6. Februar a. c., Abends 8½ Uhr wird im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" hier zwecks Besprechung der den Verein berührenden Tagesfragen eine **Ortsgruppen-Versammlung** abgehalten werden.

Die Mitglieder werden hierzu mit dem Bemerken ergebenst eingeladen, etwaige Wünsche in Bezug auf die wirthschaftlichen, geselligen und sonstigen Einrichtungen, sowie auf die bevorstehenden Neuwahlen ꝛc. zum Ausdruck zu bringen.

Chemnitz, den 8. Januar 1896.

Der Vorstand.

Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Bezirk Chemnitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" statt. Beginn Nachmittags punkt 1 Uhr.

Unter Bezugnahme auf § 17 des Statuts erbitten wir uns etwaige Anträge bis spätestens den 20. Februar ds. Js.

Chemnitz, den 8. Januar 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Waldshut.

Am Samstag, den 25. Januar 1896, Abends ½9 Uhr findet in den Sälen des „Hotel Blume" dahier das **VI. Stiftungsfest** in herkömmlicher Weise mit darauffolgendem **Tanzkränzchen** statt.

Die verehrl. Mitglieder mit ihren Familienangehörigen, sowie auch die dem Verein nicht angehörenden Kollegen werden hierzu aufs Freundlichste eingeladen. Es wäre sehr erwünscht, wenn die auswärtigen Mitglieder, denen es der Dienst erlaubt (besonders die Herren Kollegen vom Kanton Schaffhausen), etwas zahlreicher erscheinen würden, als dies in den letzten Jahren der Fall war. Einführungen sind gestattet.

Mit kollegialischem Gruße

Waldshut, den 3. Januar 1896.

Amberg, I. Vorsitzender.

Zur gefälligen Beachtung!

Preisermäßigung.

Die beiden Kalender-Ausgaben für 1896:

Deutscher Eisenbahn-Kalender

(Taschenbuch)

und

Deutscher Flügelrad-Kalender

(Familienbüchlein)

werden von jetzt ab **zu ermäßigtem Preise** abgegeben und zwar wie folgt:

an Mitglieder zu Mk. **1,10** (statt Mk. 2) bez. 0,35 Mk.
an Nichtmitglieder zu Mk. **1,25** bez. 0,40 Mk.

Rabattgewinn an die Vereinskassen **10 %**. Auf je 10 Exemplare ein Freiexemplar.

Auf den ausgegebenen Listen, soweit sie noch zu erreichen sind, wollen die Herren Vertrauens- und Obmänner den Preis gefl. entsprechend ändern, bez. die Preisermäßigung anderswie bekannt geben.

Leipzig-Gohlis, den 18. Januar 1896.

Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 4. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: - fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Berlin. Leipzig, den 23. Januar 1896. München.

Zur Frage der Ausbildung im höheren Eisenbahndienste.*)

Eine viel gehörte Forderung, der nicht alles Recht abzusprechen ist, geht dahin, daß die Eisenbahn-Oberbeamten eine bessere Qualifikation besitzen möchten. Denn so zweckmäßig es auch gewesen sein mochte, daß, mangels vorherigen Bestehens aufs Fach gerichteter Vorbereitungs-Einrichtungen, der Staat nach seiner Uebernahme der Bahnen den ersten Bedarf an Oberbeamten aus der allgemeinen juristischen und Verwaltungslaufbahn, sowie aus den Regierungsbaumeistern befriedigte, so wird bedenklicher Weise dieses Verfahren, welches man zum erstmaligen Nothbehelf, wie gesagt, gelten lassen kann, bezüglich fast aller Stellen auch heute noch geübt. Dadurch wird ein Oberbeamten-Stand geschaffen, der allerdings auf der erforderlichen gesellschaftlichen Höhe steht und über eine gute Allgemeinbildung verfügt, die Intimitäten seines Sonderfachs aber vielfach gar nicht oder erst spät kennen lernt, so daß denn der betreffende Oberbeamte thatsächlich in der Lage ist, vom „grünen Tisch" aus zu dekretiren. Gründliche theoretische Kenntniß und praktische Anschauung des komplizirten Räderwerks der Verkehrsmaschine selbst und der von ihr zu befriedigenden, von Tag zu Tag sich ändernden, mehrenden, fast kleinlich werdenden Bedürfnisse, offenbar die erste Anforderung an einen brauchbaren Eisenbahn-Oberbeamten, ist eben durch die beste Allgemeinbildung nicht zu ersetzen oder mit letzterer sozusagen spielend oder im Handumdrehen zu erwerben.

Der Minder-Erwerb von Fachkenntnissen, unter dem übrigens neben dem Publikum auch der Staat und sogar der Beamte selbst zu leiden haben, ist nachstehend, zunächst an dem Bildungsgang der juristischen Eisenbahn-Oberbeamten, in der Weise dargelegt, daß zugleich erörtert wird, welchen anderen Weg ungefähr einzuschlagen räthlich erscheint.

Auf der Universität zunächst ist bisher das Studium das allgemeine juristische, so daß bürgerliches, Straf-, Kirchen-, Wechsel-, Konkursrecht u. s. w. den größeren Theil der dreijährigen Studienzeit in Anspruch nehmen, während Verwaltungs-, Staats-, Handels- und Seerecht, Völkerrecht u. s. w. zurücktreten müssen; höchst wichtige Fachstudien, wie über Volkswirthschaft, Finanzwesen, Statistik u. s. w., sind nicht einmal obligatorisch, und Vorlesungen über Eisenbahnrecht, besondere Eisenbahnpolitik u. s. w. sind überhaupt nicht oder nur wenig zu hören*). Gewiß bilden und üben auch die erstgenannten Disziplinen, und sie dürfen nicht ganz unbekannt bleiben, aber sie beeinträchtigen das Studium der anderen, welche dieselben Dienste auch thun und zugleich die für die spätere Praxis wichtigeren sind. Der Student also schon würde seinem Lehrgange eine von der allgemeinen abweichende Richtung geben müssen; besonders auch über Eisenbahn-Recht u. s. w. an einer oder mehreren Universitäten hören zu können, würde der Kultusminister event. Gelegenheit geben. Das Studium schließt jetzt ab die Prüfung und Ernennung bei einem Gerichte zum Referendar, worauf in letzterer Stellung vierjähriger Vorbereitungsdienst bei den Behörden der Justiz bezw. allgemeinen Verwaltung und Beförderung zum Gerichts- bez. Regierungs-Assessor. Dann Uebergang zur Eisenbahn und, obschon auch der bezeichnete vorhergegangene praktische Dienst wiederum dem zukünftigen Eisenbahn-Beamten fast nur Allgemeinbildung, auf dem Wege der Aneignung einer Menge ihm ferner liegender Dinge, gebracht hat, in ein paar Monaten Einarbeiten oder vielmehr ein nothdürftiges Kennenlernen all der neuen Verhältnisse, und darauf schon selbstständiges Dekretiren, wenn auch in Dingen, die beim besten Willen und der besten Allgemeinbildung erst nach „jahrlanger Fachthätigkeit zu beurtheilen sind. Sollte nicht die Staatsbahn-Verwaltung die Referendar-Prüfung mit entsprechend geänderten Anforderungen, die vierjährige praktische Ausbildung durch Einweihung in alle Zweige ihres Dienstes und schließlich eine, nach allen Seiten hin geziemende Anforderungen stellende „Eisenbahn-Assessor"-Prüfung selbst vornehmen können? Dann wäre der junge Oberbeamte thatsächlich eingearbeitet.

Bezüglich der vierjährigen Vorbereitungsthätigkeit wäre wohl auch das noch eingehend zu erwägen, ob nicht ein Teil derselben, evtl. mit Abschluß durch eine Prüfung, dem Universitäts-Studium voraus zu gehen habe; theils würde letzterem mehr praktisches Verständniß und Zielbewußtsein entgegengebracht werden — der Mangel daran wird beim juristischen Studium sehr empfunden —, theils auch kann der das Gymnasium eben verlassende junge Mann besser eine Erklärung und Belehrung selbst von dem die Einzelheiten des Dienstes und die „Kunstgriffe" kennenden Subaltern-Beamten annehmen als der Referendar oder Assessor, der sich schon reservirter hält und alles „recht einfach" findend, nicht genügend eindringt. Zu erinnern ist hier an die dominirende Stellung des deutschen Bergbaues, dessen Beamte als Abiturienten und vor

*) Obgleich diese Frage durch die Neuorganisation der preußischen Staatsbahn-Verwaltung einigermaßen in den Hintergrund gestellt erscheint, bleibt es von Interesse, sie nicht ganz aus dem Auge zu verlieren. Die vorliegende Arbeit entstammt, nebenbei bemerkt, der Feder eines Juristen. D. Schriftl.

*) Die Universitäten zu Berlin und Breslau machen eine Ausnahme. D. Schriftl.

Digitized by Google

dem Besuche der Hochschule eine längere praktische Lehrzeit durchgemacht haben, selbst in den Förderkorb steigend; ferner z. B. auch an die anerkannten Leistungen der intellektuellen Leiter der deutschen Eisenhütten, welche an die Praxis anknüpfende Theorie verwerthend, dem Auslande die Siegespalme abgerungen haben. Ist nicht alle Theorie „grau" ohne Berücksichtigung der zwingenden Verhältnisse des Lebens?

Sollte die Einführung einer „Eisenbahn-Referendar"-*) und „Eisenbahn-Assessor-"Prüfung nicht auch dazu dienen können, festzustellen, wieweit die zur Oberbeamten-Stellung erforderliche allgemeine und Fachbildung, die juristische, staatswissenschaftliche, volkswirthschaftliche u. s. w. nicht ausgeschlossen, etwa auch bei gut qualifizirten Subaltern-Beamten vorhanden ist, und diesen dann auch die entsprechenden Anrechte zu geben; zum allgemeinen Besten würden hieraus gewiß praktische, besonders brauchbare und dankbare Oberbeamte geschaffen, während gleichzeitig das vielfach hervortretende Drängen der Subaltern-Beamten, soweit thatsächlich unbegründet, in die gebührenden Schranken zurückgewiesen würde; das Gute würde da genommen, wo es sich zeigte, aber auch den Juristen nicht weiter ein Privilegium eingeräumt.

Aehnlich, wie mit den juristischen, verhält es sich mit den technischen Oberbeamten; die gegen deren fachmännische Qualifikation seitens juristischer Oberbeamten vielfach geäußerten Bedenken sind nicht minder schwerwiegend als die von der anderen Seite. Thatsächlich ist denn auch der Regierungsbaumeister an und für sich noch kein Verkehrs-Beamter, und doch werden ihm, nach einer nicht minder unzulänglichen Einweihung in den Fachdienst, in der Stellung eines Betriebs-Inspektors oder Direktionsmitgliedes die Leitung des den Verkehrsbedürfnissen unterzuordnenden Betriebsdienstes, die Beaufsichtigung der Stationen u. s. w., die Vertretung des in Angelegenheiten jeder vorkommenden Art entscheidenden Direktions-Präsidenten und andere aus dem Baufach allein am wenigsten zu beherrschenden Geschäfte in die Hand gegeben.

Die Unzulänglichkeit der fachmännischen Vorbildung der Eisenbahn-Oberbeamten hat auch der Herr Minister wiederholt anerkannt, thatsächlich durch Uebertragung eines bestimmten Theils ihrer bisherigen Geschäfte an die seit dem 1. April v. J. geschaffenen Verkehrs-Inspektoren, welche in der Regel aus den Subaltern-Beamten ernannt werden, sowie auch in Erklärungen an den Landtag, bei denen er aber durch die Einführung eines anderen Bildeganges für die Allgemeinbildung Besorgnisse zu haben angab, denen die Begründung nach unseren Ausführungen wohl in der Hauptsache zu nehmen ist; sogar die Freiheit, die in der Möglichkeit liegt, ohne, oder mit geringer Zeiteinbuße „umzusatteln", d. h. einem anderen Berufe zu folgen, könnte bestehen beiben. Es sei deshalb, nachdem die „Neuordnung" zum größeren Theil durchgeführt, zur Fortsetzung und wirksameren Gestaltung derselben, die heute erörterte Frage einer fachgemäßeren Ausbildung der Oberbeamten als dringendes und unabweisbares Bedürniß hiermit berufenen Kreisen zur nochmaligen Erwägung gestellt mit demWunsche nach durchgreifenderer Regelung, als die Ernennung von einigen wenigen hervorragenden Praktikern zu Verkehrs-Inspektoren.

* * *

Anerkannt bewährte und die Verhältnisse kennende Beamte weisen zur vorstehenden Ausführung darauf hin, daß in Bayern*) ein fachgemäßerer Ausbildungsgang der Eisenbahn-Oberbeamten bereits mit Erfolg bestehe. Die Ausdehnung einer „Eisenbahn-Referendar"- u. s. w. Prüfung auf die Subaltern-Beamten anlangend, so sei aus dem Stande der Civil-Supernumerare eine Anzahl solcher Beamten vorhanden, welche die Vorbedingung für das Universitäts-Studium durch Ablegung der Abiturienten-Prüfung erfüllt haben und geneigt sein würden, mit ihren praktischen Erfahrungen auch die zu erfordernden weitgehenderen theoretischen Kenntnisse zu verbinden, wenn sie sich einen vollen Erfolg davon versprechen könnten. In diesem Sinne sei aber der eingetretene Rückgang in den Anforderungen an die Vorbildung der Civil-Supernumerare ebenso lebhaft zu beklagen, wie auch aus gewichtigen anderen Gründen die Ablegung der Abiturienten-Prüfung für diese Beamten-Klasse vorzuschlagen sei.

*) In Württemberg besteht sie bereits seit Jahren. D. Schriftl.

*) S. dagegen den Bericht aus dem bayrischen Landtag (Seite 36). Es scheint hier eine Verwechselung mit Württemberg vorzuliegen. D. Schriftl.

Elektrische Lokomotiven.

Von Edgar Worthington, Maschineningenieur an der South London Railway, welcher die elektrischen Eisenbahnen in vielen Ländern zu studiren Gelegenheit fand, wurde in der Manchester Association of Engineers ein Vortrag über elektrische Locomotiven gehalten, welcher in verschiedenen Punkten als sehr interessant erscheint. In einem Rückblick auf die Geschichte der elektrischen Eisenbahnen wird bemerkt, daß der erste wirthschaftliche Erfolg dieser Verkehrsmittel aus dem Jahre 1886 datirt; zu jener Zeit waren in der ganzen Welt etwa ein Dutzend elektrische Bahnen in Betrieb.

Die Stadt Boston in den Vereinigten Staaten erhielt die erste elektrische Bahn 1889, aber 1893 wurden daselbst schon 640 Wagen von einer Centralstation aus betrieben, und die Amerikaner waren auf dem Gebiet des elektrischen Verkehrswesens die kühnsten Unternehmer. Historisch soll die erste elektrische Lokomotive von einem amerikanischen Dorfschmiede 1835 gebaut worden sein. Eine derartige Maschine wurde nach England gebracht und von Faraday besichtigt; er wollte dieselbe aber nicht empfehlen, weil er sie mit einem entgegengehaltenen Besen zum Stillstand brachte.

Als Worthington Amerika in den Jahren 1881—1883 besuchte, war nur eine elektrische Bahn von einiger Bedeutung in Betrieb und zwar zu Richmond, nach dem Spragueſystem, aber dieselbe endete mit einem Mißerfolg. Bald danach wurden eine Menge elektrischer Bahnen mit Rollenkontakten (nach dem sogenannten Trolleysystem) angelegt, und 1893 waren in den Vereinigten Staaten nahezu an 21 000 Kilometer und in Europa etwa 700 Kilometer elektrische Bahnstrecken in Betrieb.

Die Brautnacht.

Eine Erzählung aus dem Italienischen. Uebersetzt von K. Hug.

(Fortsetzung.)

Karl verspürte ein krampfhaftes Zucken, das ihm die Kehle verschloß, er wartete noch einige Augenblicke, sah auf die Uhr und da er seine Qual nicht mehr bemeistern konnte, so brach er das Schweigen und sprach:

„Mein Herr! ich muß mit dem Zug um 3 Uhr 37 abreisen, jetzt ist es 3 Uhr und 6 Minuten, ich habe mithin keine Zeit zu verlieren und bitte Sie, mir in Eile zu sagen, was Sie wünschen."

Der Beamte erhob hierauf langsam den Kopf und sagte zu ihm: „Wer sind Sie?"

„Ich bin Carlo X., Sohn des Domenico, seit heute Vormittag verheirathet, mit der Gemahlin auf der Reise nach Mailand, leider aber in Folge Verwechslung einer verdammten Reisetasche in Vicenza zurückgehalten, weil ich den Zug versäumt"...

„Ah! ich verstehe" — unterbrach der Beamte — Karl mit großem Interesse betrachtend. Dann fügte er hinzu: „Belieben Sie Ihren Paß vorzuzeigen!"

„Meinen Paß? Ich habe nie gehört, daß ein Paß nöthig wäre, um innerhalb des Königsreiches zu reisen — wenn es eines solchen nicht einmal mehr für das Ausland bedarf"...

„Nun dann geben Sie mir irgend ein Papier, aus dem ich Sie erkennen kann, etwa ein Post-Einlieferungsbüchlein." —

„Niemand hat mir gesagt, daß derartige Formalitäten erforderlich wären."

„Dann werden Sie doch wenigstens irgend Jemand in Vicenza kennen"...

„Ich kenne Niemand."

„Ja, wie wollen Sie dann, daß ich es mache, um Ihre Persönlichkeit festzustellen? Ich kenne Sie nicht — wie kann ich Ihren Worten Glauben schenken?"

„Auch das ist sonderbar! ein ungeschickter Mensch nimmt mir meine Reisetasche. Um sie wieder zu bekommen, bin ich gezwungen, ihn zu verfolgen. Ich verspäte den Zug, muß 4 Stunden 27 Minuten warten, um meine Reise fortzusetzen und die Polizei, anstatt Denjenigen, welcher wegen dieser Uebelthat mir Belästigungen verursacht, auf die Galere zu schicken, bereitet mir neue Schwierigkeiten, läßt mich mit lächerlichen Plackereien die Zeit versäumen ... oder glauben Sie, daß alle Reisende, die mit der Eisenbahn Vicenza passiren, den Paß oder das Postbuch in der Tasche haben?"

„Wenn Reisende nicht irgend eine Urkunde bei sich haben, aus welcher man sie im Fall eines außergewöhnlichen Vorkommnisses erkennen kann, so thun sie Unrecht, wenn sie sich an einen Ort wagen, wo sie nicht bekannt sind und setzen sich Gefahren aus, für welche sie wegen ihrer Unvorsichtigkeit selbst verantwortlich sind."

„Sie mögen Recht haben, und ein ander Mal werde ich daran denken ... aber jetzt sehe ich keinen Grund, der mich in Gefahr bringen soll, abermals den Zug zu verfehlen."

Digitized by Google

Die größten elektrischen Bahnen in Europa sind die in Süd-London, welche 1200 Kilowatt, und die Liverpooler Oberleitungsbahn, welche 900 Kilowatt braucht In Amerika wird die mittlere tägliche Leistung eines Wagens auf 240 bis 320 Kilometer geschätzt. Die elektrische Trambahn in Leeds erreicht zuweilen eine tägliche Wagenleistung von 224 Kilometer, während auf der elektrischen Bahn in Halle a. S. ein Wagen durchschnittlich etwa 114 Kilometer zurücklegt, wobei diese Anlage eine der am besten ausgerüsteten in Deutschland ist.

Es ist finanziell festgestellt, daß für starken Verkehr die Elektrizität nicht mit dem Seilbetrieb, oder bei schwachem Verkehr nicht mit der Dampfkraft zu konkurriren vermag, sondern daß sie insbesondere für einen mäßigen Verkehr geeignet ist. Hinsichtlich der Anzugskraft bewährt sich der Elektromotor vorzüglich. In San Francisco, wo mittels elektrischer Aufzüge Kohlen auf 20 bis 25 Meter hoch gehoben werden, leistet der Elektromotor eine Anzugskraft von 360 Kilogramm, und die Belastungsänderungen der Dynamomaschine schwanken von 0 bis 75 Prozent der Vollbelastung in 5 bis 10 Sekunden und gehen auch in derselben Zeit wieder zurück.

Summirt man die Vorzüge und Annehmlichkeiten der Elektrizität, so spricht zu ihren Gunsten: Bequemlichkeit, Geschwindigkeit, Reinlichkeit, Lichterzeugungsfähigkeit, Wärmeentwickelungsvermögen, Verminderung der Luftverschlechterung und, mit Bezug auf elektrische Bremsung, Zurückgabe von 40 Proz. der absorbirten Energie.

Vom Standpunkte des Maschinenbauers wird von einem Eisenbahn-Elektromotor eine starke Umdrehungskraft verlangt, welche durch eine große Zahl von Drahtwindungen auf dem Anker erreicht wird, wodurch auch eine Verminderung der Hysteresis und Wirbelströme zu erreichen ist und das Funkengeben, sowie die Erhitzung vermieden werden. Von Marshall wird angegeben, daß starke magnetische Induktion erzielt wird, wenn vorhanden sind:

100000 C. G. S. Linien per Quadratzoll im Joch,
60000 „ „ „ „ „ Luftraum,
80000 „ „ „ „ „ Ankerkern.

Ein Elektromotor muß, wenn er ökonomisch arbeiten soll, bei leichter Belastung als Durchschnittsleistung 20 Prozent der maximalen Anzugsarbeit ergeben. Das Triebwerk der amerikanischen Elektromotoren ergiebt, nach Kennedy, einen Nutzeffekt von 75 Prozent, die Differenz zwischen einem mittels Triebwerk und einem direkt arbeitenden Motor beträgt 17 Prozent. Andere Autoritäten geben den Nutzeffekt eines guten, mit einfachem Reduktionsgetriebe versehenen Elektromotors zu 80 Prozent an, und die Westinghouse-Company verspricht einen Wirkungsgrad von 90 bis 96 Prozent bei Vollbelastung.

Bei Elektromotoren mit doppelt übersetztem Triebwerk ist zwischen Anker und Achse nur ausnahmsweise ein Nutzeffekt von 60 Prozent zu erhalten. In Amerika sind die kleineren Gesellschaften von der Westinghouse und General Electric Company im Elektromotorenbau so gut wie gänzlich absorbirt worden. Die Elektromotoren sind zur Zeit von sehr einfacher Bauart und im Preise herabgesetzt. Die Anker bestehen aus einem Kern von weichen Eisenscheiben, und die Foucaultströme werden anstatt durch Papierisolation, einfach mittels eines durch Erhitzen der Eisenscheiben hergestellten Ueberzugs von Eisenoxyduloxyd vermieden. Die gezahnten Eisenscheiben werden ausgestanzt, auf eine Spindel zusammengepreßt und die roh ausgestanzten Zahnlücken mit den Drahtwindungen ausgefüllt. Der so hergestellte Anker rotirt zwischen den Magnetpolen mit etwa 2,5 Millimeter Spielraum. In den betreffenden Fabriken zu Lyon und Pittsburgh werden für die leichteren Arbeiten viele Frauen beschäftigt. Gewöhnlich sind vier Pole quer verbunden, so daß nur zwei Bürstensätze erforderlich sind. Die Polstücke bestehen aus Stahlguß mit 0,18 Kohlenstoffgehalt und nur wenig Silicium, Mangan und Phosphor. Die Motoren haben Reihenbewickelung und Kohlenbürsten. Die Zahnräder des Triebwerkes sind aus dem Ganzen gefräst. Die Motoren sind in Gehäuse eingeschlossen, welche so dicht sind, daß der Wagen bis an die Achsen durch Wasser laufen kann.

Als Erfordernisse für einen Eisenbahnelektromotor sind zu betrachten: Leichtigkeit, Wasserdichtigkeit, Zugänglichkeit, die Fähigkeit, zwei Stunden lang im gewöhnlichen Dienst zu laufen, ohne sich über 50 Grad Celsius zu erwärmen und einen Kraftüberschuß von 50 Prozent über den gewöhnlichen Bedarf zu entwickeln. Ein heutiger Elektromotor von 20 Pferden wiegt mit einfach übersetzendem Triebwerk etwa 360 Kilogramm. Die direkt arbeitenden Motoren der Liverpoolbahn wiegen 1100 Kilogramm; die neuen großen Motoren des Baltimore-Tunnels haben ein Gewicht von etwa 11200 Kilogramm. Bei der Heilmann'schen Lokomotive wiegt der Motor etwa 2750 Kilogramm. (Schluß folgt.)

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Einheitliche Personentarife. Neuerdings geht wieder einmal die Nachricht durch die Zeitungen, daß man sich im preußischen Eisenbahn-Ministerium entschlossen habe, auf Grund der von der „Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen" gefaßten einschlägigen Beschlüsse bezw. Resolutionen der Schaffung einheitlicher Personentarife für die Eisenbahnen Deutschlands nochmals näher zu treten und die früher abgebrochenen Verhandlungen wieder aufnehmen zu lassen.

Preußen. Statistisches über die Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung im Betriebsjahre 1894/95. Nach der dem Abgeordnetenhause soeben zugegangenen Uebersicht betrug am Schluß des Betriebsjahres 1894/95 die Gesammtlänge der normalspurigen preußischen Vollbahnen 26364 Kilometer gegen 25941 Kilometer am Schluß des Vorjahres. Das Gesammtanlagekapital für diese Bahnen betrug 6856 Millionen Mark, von denen auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen 6832 Millionen Mark oder auf 1 Kilometer Bahnlänge 259745 Mark entfallen gegen 6748 Millionen und 260749 Mark im Vorjahre. Die Betriebslänge der normalspurigen Staatsbahnen betrug ohne einige unter preußischer Verwaltung stehende außerpreußische Bahnen 26367 (25944) Kilometer, von denen 18619 (18573) Kilometer als Hauptbahnen, 7747 (7370) Kilometer als Nebenbahnen betrieben wurden. Dem Personenverkehr dienten 25770 (25361)

„Das sagen Sie .... jedoch liegt ein Grund vor, der mich verpflichtet, von Ihnen Erklärungen zu verlangen — und vor Allem wollen Sie mir gefälligst sagen, weshalb Sie nicht sofort aus dem Wagen gestiegen sind und Ihre Tasche nicht ausgetauscht haben, bevor jener Herr den Bahnhof verlassen hat? Sie haben viel Zeit gebraucht, bis Sie den Umtausch bewirkt haben, jener Herr war schon weit entfernt — soviel ist wahr, daß Sie den Zug verfehlt haben."

„Das ist nicht übel! wenn wir es aber nicht vorher bemerkt haben?"

„Gut, aber ein anderer Umstand ist, daß das Schloß der zurückgegebenen Tasche augenscheinlich vergewaltigt wurde — vielleicht wurde es mit einem andern Schlüssel geöffnet und wieder verschlossen — und vom Inhalt fehlten zehn Tausend Lire Staatsrentenscheine und andere Werthe, bezüglich welcher jener Herr sich nicht zu erklären weiß, wie sie ihm entwendet worden sind, da er dieselben kurz vor der Abfahrt hinein gelegt hatte."

Karl wurde blaß, dann roth wie glühende Kohle, er fand keine Worte ... er wurde wieder fahl wie eine Leiche und rief dann mit klugerweise zurückgehaltener Entrüstung:

„Wagt etwa jener Herr zu behaupten, ich sei der Dieb?"

„Durchaus nicht! ganz im Gegentheil, er hat nicht den mindesten Verdacht geäußert. Er ist natürlich gekommen, um seine Anzeige zu erstatten und über die Personen befragt, die seine Tasche in Händen gehabt haben, hat er zugeben müssen, daß nach seinem Weggang vom Gasthof Sie allein dieselbe in der Hand gehabt haben; aber, wie gesagt, er hat nicht den geringsten Verdacht — er hat einfach erzählt, wie er im Wagen eingeschlafen sei und in Vicenza plötzlich erwachend, beim eiligen Aussteigen in halbschlafendem Zustand die Tasche verwechselt habe — der Irrthum war leicht, denn seine Tasche ist derjenigen, welche Sie in der Hand halten, vollkommen ähnlich: und ich wiederhole Ihnen, daß er offen erklärt hat, gegen die Personen, welche mit ihm reisten, keinen Verdacht hegen zu können ... aber können wir desgleichen thun? insbesondere der einzigen Person gegenüber, die die Tasche in Händen hatte und die sich nicht auszuweisen vermag? was sagen Sie dazu?"

„Sie haben vollkommen Recht — aber ich kann Ihnen keinerlei Aufschluß geben — ich weiß von nichts — ich bin ein ehrlicher Mensch, in ganz Venedig bekannt, mein Vater ist ein geachteter Bürger — ich reise mit meiner Frau, meine Hochzeit hat diesen Vormittag stattgefunden — und Sie begreifen wohl, daß ..."

„Das mag Alles sehr richtig sein, ich verlange von Ihnen nur, daß Sie sich ausweisen oder mir einen glaubwürdigen Beweis erbringen oder sonstwie das Räthsel lösen. Bedenken Sie doch, daß Sie der Einzige gewesen sind, der jene Tasche in Händen gehabt hat."

„Wenn ich der Einzige bin, der die Tasche gehabt hat, dann ist jener Herr nichts anderes als ein Schwindler!"

„Er ist ein königlicher Senator und jedenfalls eine der angesehensten Persönlichkeiten, und Sie sind für mich nur ein Unbekannter!"

Digitized by Google

Kilometer, dem Güterverkehr 26 264 (25 843) Kilometer. Die Betriebslänge der Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr betrug 117,62 Kilometer. An Bahnhöfen waren vorhanden 2216 gegen 2209 im Vorjahre, an Haltepunkten 3097 gegen 2971. Die thatsächlichen (nicht rechnungsmäßigen) Gesammteinnahmen der Staatseisenbahnen betrugen 978 333 000 Mk. gegen 961 323 000 im Vorjahre. Davon entfallen 250 833 000 (247 888 000) Mk. auf den Personen- und Gepäckverkehr, 672 226 000 (658 614000) Mk. auf den Güterverkehr, zusammen 923 059 000 (906 503 000) Mk. oder 94.3 v. H. der gesammten Einnahmen auf Verkehrseinnahmen. Auf ein Kilometer Bahnlänge haben die thatsächlichen Einnahmen 37 411 Mk. gegen 37 299 Mk. betragen. Die Gesammtausgaben betrugen 570 523 000 Mk., es ergiebt sich daher ein Ueberschuß von 407 810 000 Mk., gegen das Vorjahr eine Steigerung von 25 649 000 Mk. oder 0,85 v. H.

Trinkwasser auf den Eisenbahnstationen. Vom 1. Mai d. J. ab wird von Seiten der Königlichen Eisenbahn-Direktion Erfurt eine Neuerung eingeführt, die gewiß von vielen Reisenden mit Freuden begrüßt wird, und deshalb Anerkennung verdient. Es soll nämlich vom genannten Tage ab auf sämmtlichen größeren Stationen von eigens dazu bestellten Personen den Reisenden frisches Trinkwasser gegen ein ganz geringfügiges Entgelt verabreicht werden.

Verhältn. d. Eisenb.- u. Verkehrs-Beamten.*)

Bayern. Ueber die Benennungen (Titel) der Eisenbahnbeamten sprach im Landtage der Referent einige recht bemerkenswerthe Worte. „Die Benennungen der einzelnen Beamten stammen bei den Eisenbahnbeamten alle miteinander von den früheren Postverhältnissen her. Wir haben Expeditoren bei der Post, und daraus ist die Benennung der Expeditoren bei der Bahn geworden. Diese gleiche Benennung beider Beamtenkategorien, obwohl ja die Verhältnisse grundverschieden sind — die Eisenbahn ist ja naturgemäß in viel stärkerer Bewegung als die Post — führt zu den unleidigsten Vergleichen zwischen den Avancementsverhältnissen der Post und Eisenbahn. Dazu kommt noch etwas Anderes. Wir sind mit den Benennungen außerordentlich sparsam, nicht bei der Bahn, sondern bei der Post. Ich muß da auf die Postverhältnisse incidenter hinweisen. Bei der Bahn heißt der Vorstand einer verhältnißmäßig großen Station Expeditor — ob er nun Oberexpeditor oder Expeditor ist, da ist wirklich in dieser Beziehung bis jetzt ein Unterschied nicht —, also er ist ein Beamter, dem eine recht bedeutende Verwaltung anvertraut ist, der eine große Amtsbefugniß und eine große Verantwortlichkeit hat, bei der Post heißt aber Jeder, der eine noch so kleine Poststelle einnimmt, abgesehen von den Postablagen, Expeditor, er ist der Herr Expeditor. Wir werden beim Postetat sehen, daß wir Herren Expeditoren haben, welche geradezu lächerlich kleine Summen abzuliefern haben und auch außerordentlich wenig Verantwortung tragen, und ihr Titel ist gleich dem des Vorstandes einer großen Eisenbahnstation; er steht wahrhaft in einem lächerlichen Verhältniß zu dem, was sie zu thun haben. Wenn in dieser Beziehung eine Aenderung gemacht werden könnte, so wäre das sehr zu begrüßen, abgesehen davon, daß eigentlich „Expeditor" vollständig sprachunrichtig ist, eigentlich müßte es Expedient heißen. Ich glaube aber, „Expeditor" ist eine berechtigte bayerische Eigenthümlichkeit.*) Es wäre eine solche Aenderung auch im lebhaften Wunsch der betreffenden Beamtenklasse gelegen. Einen weiteren Wunsch möchte ich bezüglich der Benennung der kleinen Stationen anregen, ich möchte auf das Allerdringendste bitten, diese Stationen nicht Haltestellen zu nennen und am allerwenigsten Diejenigen, welche sie verwalten, mit dem ganz unglaublichen Wort „Haltesteller" zu belegen. Wenn es ein sprachwidriges Wort giebt, so ist es das Wort „Haltesteller", ich wenigstens habe bis jetzt kein Verbum „haltestellen" zu ergründen vermocht. Wenn man die Stationen in bestimmte Klassen eintheilte und sie Stationen 2. und 3. Klasse heißt, so würde das, glaube ich, dem Bedürfniß entsprechen, und es wäre, abgesehen von der Sprachrichtigkeit, noch etwas erzielt, daß nämlich die Umwohner der betreffenden Stationen sich nicht allzusehr in ihren heiligsten Gefühlen bedroht glauben, denn sie können sich denken, wenn eine jetzige Station Haltestelle genannt wird, daß dann ein Schrei der Entrüstung durch die betreffende Bevölkerung geht.

Von weiterem Interesse ist auch, was der Correferent über die Eignung und Ausbildung der Eisenbahnbeamten sagte.

Der Correferent Dr. Ratzinger will dem befähigten Kopfe auch eine bessere Stellung zuweisen, aber er meint, bei der Eisenbahn sind lauter verschwommene Verhältnisse, da wird der Eine herausgenommen, der Andere nicht, und das macht, wenn es auch nicht der Fall ist, den Eindruck der Protektion und Willkür. Deshalb beseitigen wir auch nicht die Unzufriedenheit, die immer um so mehr im Wachsen ist. Je mehr wir Stellen schaffen und das Avancement verbessern, desto unzufriedener werden die Leute bei der Eisenbahn (?). Das ist eine auffallende Erscheinung. Es sollten eben auch da bestimmte Normen festgesetzt sein. Ich weiß, daß das nicht in dem Maaße geschehen kann wie bei anderen Sparten. Die Eisenbahn ist und bleibt mehr oder minder ein Verkehrsinstitut, und da liegt sehr viel daran, daß man die richtigen Leute an den rechten Platz stellt. Ich wäre dem Minister sehr dankbar, wenn er einmal einen jungen Mann an einen Posten hinausstellte, wo er seine volle Arbeitskraft entwickeln könnte; ich bin da nicht engherzig, aber gewisse Normen für die Leistungen unter gleichen Verhältnissen sollten doch auch bestehen. Besonders begabte Leute sind ja immer nur eine Ausnahme, aber wenn solche sich finden, sollte man sie bei den Verkehrsanstalten an den richtigen Platz hinstellen, weil ein einziger Beamter, wenn er etwas Tüchtiges leistet, bei einem solchen Institute dem Staate Hunderttausende erspart; eine einzige Einrichtung kann das hereinbringen. In dieser Richtung wünschte ich, daß hervorragende Talente ganz besonders bei der Bahn berücksichtigt werden. Um das zu ermöglichen, sehe

*) In zwangloser Reihenfolge sollen unter dieser Rubrik die Verhältnisse der verschiedenen Dienstklassen in sachlicher Form besprochen werden.

*) Wäre es aber nicht im Interesse praktischer Einheitlichkeit räthlich, diese hier fallen zu lassen? D. Schriftl.

„Jener Herr ist mit uns von Venedig nach Verona gereist und erst nach Padua eingeschlafen, er hat unser Gespräch gehört, in Mestre hat er einen anderen Herrn in den Wagen einsteigen sehen, der uns kannte, und seine Glückwünsche zur Hochzeit uns dargebracht hat; wenn dies keine deutlichen Anzeichen für unsere gesellschaftliche Stellung sind, dann wüßte ich nicht, was ich Ihnen mehr noch sagen sollte."

„Der Herr Senator hat alles das gesagt, alles ist sehr wahrscheinlich, aber die Justiz weiß aus Erfahrung, daß man sich nie auf den äußeren Schein verlassen kann — um sie zu überzeugen, bedarf es der Beweise, Sie vermögen keine zu erbringen — Worte, nur Worte."

„Hören Sie! ich gehe nur nach Mailand, um dort meine Frau zu treffen und ich verpflichte mich, Ihnen aus Venedig alle Dokumente zukommen zu lassen, welche Sie zur Feststellung meiner Identität wünschen werden. Sie können mich nicht länger zurückhalten, bloß wegen eines Verdachtes, den zu beseitigen mir ein Leichtes sein wird."

„Ich will nicht, daß Sie mich für allzu anspruchsvoll halten, zur Entlastung von meiner Verantwortlichkeit will ich mich damit begnügen, daß Sie Ihre Tasche öffnen . . . und dann können Sie abreisen, bitte um den Schlüssel!"

„Den Schlüssel habe ich nicht. Diese Tasche gehört meiner Frau, und sie enthält nichts als die unentbehrlichsten Gegenstände für ihre Toiletten."

Der Beamte zog an der Glocke, und als der Diener ins Zimmer trat, befahl er ihm:

„Sorgen Sie dafür, daß sofort der Schlosser kommt mit einem Dietrich, um diese Tasche aufzuschließen!"

Karl stampfte mit den Füßen vor Unwillen. Er schaute auf die Uhr, es war 3 Uhr 23 Minuten, es verblieben nur noch 14 Minuten bis zur Abfahrt des Zuges, kaum die nöthige Zeit, um im Wagen nach dem Bahnhof zu eilen. Nun konnte er seine Verzweiflung nicht mehr verhehlen, er brach in flehentliches Bitten aus, man möge ihn doch abreisen lassen.

„Mein Herr", sagte er, „ich lasse diese Tasche bei Ihnen zurück und Sie mögen dieselbe nach Belieben durchsuchen. Sie können sie dann mir nach Mailand nachsenden, oder ich lasse sie abholen, damit Sie nicht die geringste Mühe haben."

„Ich bitte Sie um Gottes Willen, denken Sie sich in meine Lage, stellen Sie sich vor: eine junge Frau, die sich auf dieser Welt noch nie allein befunden hat, ist jetzt, am Hochzeitstag, durch ein seltsames, unerklärliches Mißgeschick stundenlang vereinsamt und von ihrem Manne getrennt. Bedenken Sie, mit welcher Bangigkeit sie bei diesem Zug mich erwarten wird. Es ist leicht zu errathen, welches ihr Zustand sein würde, wenn sie bei der Ankunft des Zuges mich nicht aus dem Wagen steigen sähe. Allein, verlassen in einer fremden Stadt, ohne Bekanntschaften, beim Einbruch der Nacht! Ach mein Herr, wenn Sie Familienvater sind, wenn Sie eine Tochter oder eine Gattin haben, wenn Sie menschliches Fühlen besitzen, setzen Sie sich in meine Lage — haben

Digitized by Google

ich aber keinen Weg ein, wenn wir bei dem bisherigen System bleiben. Was sehen wir da? Oben sehen wir die Juristen und Techniker, die zutreten, und unten ergänzt sich das ganze Personal aus den Diätaren und Amtsgehilfen. Ich habe die größten Bedenken, wenn das jetzige Personal, welches die eigentliche Tragkraft des äußeren Dienstes bildet, das aus den Assistenten hervorgegangen ist, wenn diese Leute, die zum Theil das Gymnasium absolvirt haben und von der Universität weggegangen sind, weil sie kein Geld mehr haben, wenn diese ganz tüchtigen Elemente uns einmal fehlen. Es kommt auch jetzt noch vor, daß Einzelne nach einigen Jahren der Universität als Aspiranten zugehen. Ich glaube, daß wir zu dem System zurückkommen müssen, das verworfen worden ist; denn mit den Diätaren und Amtsgehilfen werden Sie auf die Dauer keine richtige Eisenbahnverwaltung haben und mit den Juristen auf dem Weg, wie sie jetzt herangebildet werden, erst recht nicht. Der Jurist geht 4—6 Monate in den praktischen Dienst hinaus, er lernt den Dienst überhaupt nicht durch praktische Ausübung, sondern nur so vom Anschauen. Dann wird er hereingezogen in den Bureaudienst. Wo will der Mann den praktischen Dienst später richtig lernen? Ich glaube, wir müssen dazu kommen, daß wir ausscheiden jene Juristen, welche sich dem Dienst als solche widmen und die wir für juristische Angelegenheiten brauchen, und solche Juristen, welche auf den Verwaltungsdienst adspiriren; diese müssen den Dienst von Grund aus mitmachen, nicht bloß anschauen, sondern ihn Jahre hindurch lernen, dann werden sie einen geschärften Blick erhalten und dem Staat große Dienste leisten können. Dann werden sie alle Schwächen und Bedürfnisse des praktischen Dienstes kennen und in leitender Stellung dann sagen können: so muß es gemacht werden. So lange wir das nicht thun, bleiben wir im Formalismus und im Schreibwerk stecken, und das bedauere ich am meisten. Die Hauptursache finde ich in der ungenügenden praktischen Heranbildung der Juristen. Das möchte ich dem Minister ans Herz legen. Es ist kein Wort meinerseits, das nicht aus bestem Wissen und Gewissen gesprochen ist. Es ist mir ernst mit dem Wunsche, daß der Eisenbahndienst blühe und gedeihe und recht gut eingerichtet werde. Ich wollte wahrhaftig Niemandem ein unrechtes Wort sagen, aber es muß eben dabei Manches gesagt werden, was nicht angenehm ist. Ich bitte deshalb, meine Worte so aufzufassen, wie sie gesprochen worden sind aus Wohlwollen für den Eisenbahndienst und im Interesse des bayerischen Staates."

Preußen. Musterung der Uniformstücke der Eisenbahn-Beamten. Das Amtsblatt einer Kgl. Eisenbahn-Direktion macht bekannt:

„Seitens einiger Dienststellen sind auf Grund von Verfügungen der ehemaligen Betriebsämter Berichte über die Musterung von Uniformstücken an uns eingereicht worden. Unter Aufhebung aller, diese Angelegenheit betreffenden Verfügungen der früheren Betriebsämter bestimmen wir hiermit Folgendes:

Die Kontrole darüber, daß die Vorschriften über die Galakleidung und die Dienstkleidung, sowie die Dienststabzeichen des Personals der Staatseisenbahnverwaltung — genehmigt durch Allerhöchsten Erlaß vom 30. Dezember 1889 — von den Beamten genau befolgt werden, und daß die Beamten stets im Besitze vorschriftsmäßiger und in gutem Zustande befindlicher Uniformen sind, liegt den Inspektionen ob. Um letztere in den Stand zu setzen, diese Kontrole wirksam auszuüben, haben die Dienststellenvorsteher im Anfang des Monats Mai jeden Jahres eine Musterung der Uniformstücke aller ihnen unterstellten Beamten vorzunehmen, wobei namentlich darauf zu achten ist, daß die Uniformstücke den obengenannten Vorschriften entsprechen und sich in gutem, sauberem Zustande befinden. Ueber den Ausfall dieser Musterungen haben die Dienststellen bis zum 15. Mai jeden Jahres an die vorgesetzte Inspektion zu berichten. Denjenigen Beamten, deren Uniformen bei den Musterungen zu Ausstellungen Anlaß geben, werden die im September jeden Jahres zur Rückzahlung kommenden Guthaben nicht früher ausgezahlt werden, bis sie für Anschaffung vorschriftsmäßiger Uniformen Sorge getragen haben. In den Fällen der letztgenannten Art haben die Inspektionen an uns zu berichten."

Wir können Denen, die sich über diesen Uniformappell mißvergnügt aussprechen, nicht ganz Unrecht geben. Es läßt sich doch auch ohne solches Verfahren nicht schwer feststellen, wer vorschriftswidrige Uniformen trägt. Der Zweck des Appells beim Militär ist ein ganz anderer, als es der bei Civilbeamten sein kann, die die Uniformen zudem auf eigene Kosten beschaffen müssen.

Von der Sonntagsruhe. (Eingesandt.)

Als Mitglied des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins und eifriger Leser Ihrer geschätzten Zeitschrift kann ich nicht umhin, meiner Freude Ausdruck zu geben über den Leitartikel Ihrer Nummer 2 vom 9. ds. Mts., betreffend „Die hygienische Bedeutung der Sonntagsruhe". Dem Verfasser desselben gebührt wirklich volle Anerkennung für die eingehende Beleuchtung über den Werth der Sonntagsruhe auf Körper und Geist des Verkehrsbeamten. Leider ist es damit bei verschiedenen Verwaltungen, namentlich aber bei der Hessischen Ludwigsbahn, noch schlecht bestellt. Das bißchen Sonntagsruhe, welches unsere Betriebsbeamten haben, beträgt selten mehr als 8 Stunden, und was dieselbe fast illusorisch macht, das ist die Bestimmung, daß nach § 5 der Instruktion für Stationsvorsteher in der freien Zeit der Stationsort nicht verlassen werden darf, und diese Vorschrift wird äußerst strenge gehandhabt. — Auf hiesiger Station N. sind z. B. — mich mit einbegriffen — 2 Beamte für den äußeren Dienst, welcher täglich um 5¼ Uhr Vorm. beginnt und um 12 Uhr Nachts endet. Der eine von uns hat Dienst von 5¼ Uhr Vorm. bis 7½ Uhr Nachm., der andere von 8½ Uhr Vorm. bis 12 Uhr Nachts mit wöchentlichem Wechsel. Am Sonntag hat der eine dienstfrei von 8½ Uhr Vorm. bis 4 Uhr Nachm. Der Andere hat dienstfrei von 4 Uhr Nachm. ab; letzterer hat aber am folgenden Tage wieder ab 5¼ Uhr Vorm. Dienst. Wie sollen wir nun die Sonntagsruhe für Körper und Geist förderlich ausnützen, wenn wir an den Stationsort gebunden sind? Abgesehen von dem Kirchenbesuch, wovon man alle 14 Tage Gebrauch machen kann, ist aber auf dem platten Lande durchaus nichts geboten, um dem Geiste einmal etwas Anderes bieten zu können, als etwa sich stiller Lektüre hinzugeben, und dem Körper kann man zur Erholung das Sopha in der Wohnung, oder den Wirthstisch bieten. Wie gerne würden die Beamten mit Frau und Kindern an Sonntagen einen Spaziergang nach einem nahe gelegenen Orte oder eine Fahrt in das nächste Städtchen unternehmen, um sich in frischer Luft zu erholen, oder sich irgendwie amüsiren zu können. Die Bestimmung, den Ort in der freien Zeit nicht verlassen

---

Sie Erbarmen mit zwei jungen Leuten, die beide ehrbaren Familien angehören — ich bitte Sie um alles in der Welt, lassen Sie mich abreisen!"

Der Beamte blieb nicht ungerührt von dieser Bitte, die so spontan aus dem Herzen quoll. Es schien, als ob er wirklich Antheil nähme an der mißlichen Lage des jungen Mannes und er antwortete ihm daher mit Sanftmuth:

„Beruhigen Sie sich doch ein wenig! Der Schlosser wird nicht lange auf sich warten lassen, ich versichere Sie, daß in zwei Minuten Alles fertig sein wird und garantire, daß Sie rechtzeitig auf dem Bahnhof eintreffen werden. Sie werden begreifen, daß meine Pflicht einige Vorsicht erheischt. Sowie die Tasche geöffnet ist, können Sie fortgehen."

Er mußte sich damit zufrieden geben, um so mehr, als im Korridor eilige Schritte gehört wurden. Es war der Schlosser mit dem Diener, welch' letzterem der Beamte befahl, einen Schutzmann eintreten zu lassen. Dieser kam sofort und erhielt den Befehl, die Tasche zu untersuchen, und der Schlosser, sie zu öffnen.

In zwei Minuten war die Reisetasche aufgeschlossen, und der Schutzmann entnahm derselben folgende Gegenstände und legte sie auf den Tisch: ein Paar Hosen von karrirtem Tuch, eine türkische Mütze, zwei englische Rasirmesser, Weißzeug und andere Herrenkleidungsstücke, die Memoiren von Casanova und eine Meerschaumpfeife.

Mit weit aufgerissenen Augen, offenem Mund, vor Schrecken unbeweglich wie ein Blödsinniger assistirte Karl dieser Inventaraufnahme.

Der Beamte, um dessen Stirne sich düstere Falten gelegt hatten, betrachtet ihn genau mit der ernsten Miene eines Mannes, der sein Vertrauen hintergangen sieht, mit etwas Beigeschmack von beleidigtem Stolze des seinen Beruf ausübenden Beamten. Er schüttelte den Kopf mit einem bittern Lächeln, das deutlich genug sagte: „Jetzt begreife ich den Grund zur Eile, mit der er mich drängte, ihn vor Oeffnung der Tasche abreisen zu lassen. Nun begreife ich!"

In demselben Augenblick schnellt Karl auf wie eine losschnappende Sprungfeder, schaute nach der Uhr und stieß einen verzweiflungsvollen Schrei aus: „Ich habe den Zug verfehlt!" Hierauf sank er in einen Sessel zurück, ließ die Arme hängen und den Kopf auf die Schulter sinken.

Der Beamte warf dem Schutzmann einen Blick voller Befriedigung zu, der zu besagen schien: Wir haben einen geriebenen Gauner geangelt, dem es mit all' seiner raffinirten Schlauheit nicht gelungen ist, uns zu entschlüpfen, und vielleicht schmeichelte ihm auch schon der Gedanke, den seit langer Zeit ersehnten Orden der italienischen Krone endlich verdient zu haben.

Der Beamte kehrte auf seinen Lehnstuhl zurück, nahm die Feder wieder zur Hand und sagte zum Schutzmann: „Bringen Sie dieses Individuum in Sicherheit."

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

zu dürfen, treibt geradezu die Beamten mit Familie ins Wirthshaus. Eine Sonntagsruhe mit beschränkter Freiheit des Beamten hat nicht mehr Werth, als wenn einem Gefangenen einige Stunden das vergitterte Fenster geöffnet wird. Eine wirkliche Erholung des Betriebsbeamten fordert ein Herausreißen der Geistesthätigkeit aus dem alltäglichen mechanischen Getriebe; man will einmal etwas Anderes hören und sehen als Züge, Fahrkarten, Telegramme ꝛc., man will sich einmal auf einige Stunden frei fühlen, ungezwungen und heiter mit den Menschen verkehren, ohne durch den Pfiff der Lokomotive gestört zu sein. Und das kann nur erreicht werden, wenn, wie der Verfasser jenes schönen Artikels richtig bemerkt, man sein Ränzel schnürt und eine mehrstündige Fußtour in Gesellschaft seiner Familie oder einiger Freunde macht. — Es würde mich interessiren, zu erfahren, wie bei den Staatsbahnen die Sonntagsruhe der Betriebsbeamten eingelegt ist; jedenfalls besser als bei uns. —i—.

Vermischtes.

Verunglückt. Ein bedauerliches Unglück ereignete sich auf Bahnhof Zwönitz. Am 17. dss. Nachmittag 5 Uhr wurde daselbst Stations-Assistent Claßnitz von dem Chemnitzer Güterzuge überfahren und sofort getödtet

Brand. Die Haltestelle Pfaffenmühle bei Glatz ist mitsammt dem dort befindlichen großen Mühlen-Etablissement gänzlich niedergebrannt. Der Schaden ist bedeutend.

Eine schwierige Frage beschäftigt augenblicklich die Postbeamten. Die Aufgabestempel sämmtlicher Postanstalten sind derartig eingerichtet, daß darauf die Jahreszahl abgekürzt angebracht ist, z. B. in diesem Jahre 96. Das wird sich auch ganz gut bis 1899 fortsetzen lassen. Der wunde Punkt tritt aber mit dem Jahre 1900 ein, da es nicht angeht, die zwei Nullen oder die 19 als Abkürzung zu gebrauchen. Eine Aenderung des Stempels ist nicht angängig, da der vorhandene Platz so schon vollständig ausgenutzt ist. Auf der anderen Seite wird es sich wieder nicht gut machen lassen, für die ca. 80000 in Gebrauch befindlichen Stempel neue anzuschaffen, da dies eine kolossale Ausgabe erfordert. Jedenfalls bietet die Angelegenheit, so bemerken die Dresdener Nachrichten dazu, eine günstige Gelegenheit für findige Köpfe, da unzweifelhaft Excellenz Stephan eine günstige Lösung ganz gut honoriren würde.

Das Alter der preußischen Minister wird in den Blättern wie folgt angegeben: der Aelteste ist der Reichskanzler und Ministerpräsident Fürst zu Hohenlohe (geboren 31. März 1819) mit 77 Jahren; ihm folgt als Zweiter der Landwirthschaftsminister Frhr. v. Hammerstein-Loxten (geboren 2. Okt. 1827) mit 69 Jahren; alsdann der Finanzminister Dr. Miquel (geboren 21. Febr. 1829) mit 67 Jahren; ferner der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen (geboren 30. Januar 1832) und der Kultusminister Dr. Bosse (geboren 12. Juli 1832) mit je 64 Jahren, die Minister Dr. v. Boetticher (geboren 6. Januar 1833), Schönstedt (geboren 6. Januar 1833) und Bronsart v. Schellendorf (geboren 21. Dezember 1833) mit je 63 Jahren; ihnen folgen alsdann der Handelsminister Freiherr v. Berlepsch (geboren 30. März 1843) mit 53 Jahren, und als Jüngster dem Range wie dem Lebensalter nach der Minister des Innern Frhr. v. d. Recke v. d. Horst (geboren 2. April 1847) mit 49 Jahren.

Der Eilzugssturm. Ueber die Wirkungen der durch einen im Laufe befindlichen Eisenbahnzug verursachten Luftströmung enthält das „Journal des Débats" in der von Henri de Parville redigirten „Revue des Sciences" nachstehende, sehr interessante Abhandlung. Der Gelehrte erzählt: Ich habe in der badischen Station Müllheim mit eigenen Augen gesehen, wie ein Mann durch den Luftstrom des Schnellzuges Basel-Karlsruhe umgeworfen wurde. Es geschah ihm kein Leid, aber er erholte sich nicht sofort von seinem Unfall. Er befand sich auf der Abfahrtseite etwas zu nahe den Schienen. Der Schnellzug kam wie ein Pfeil, und unser Mann lag seitlich ausgestreckt auf dem Boden. Er erzählte mir sodann: Ich hatte keine Ahnung davon, ein Windstoß, ein Wirbel ... und der Zug war schon weit, als ich mich zerschlagen und ganz entsetzt wieder erhob. Der durch einen vorüberfahrenden Eilzug hervorgebrachte Luftzug kann also einen Menschen umwerfen? Trotz dieses Falles des badischen Reisenden kann man sich fragen, ob die Thatsache wirklich unanzweifelhaft ist und ob nicht bei Allem der Schrecken eine Rolle gespielt hat. Es ist wohl klar, daß ein Zug durch seinen Druck die Luft zertheilt und sie um sich herum mitreißt. Alle, welche auf einem Stationsplatze in der nächsten Nähe einen Schnellzug vorbeifahren gesehen haben, wissen, was sie von dem etwas beunruhigenden Schauspiel, das diese in Bewegung befindliche Masse bietet, zu halten haben. Es ist ein ungeheurer Lärm. Man könnte sagen, daß von diesem Riesengeschoß alles weggefegt werden würde. Der Staub, die Kiesel fliegen nach allen Seiten. Ein Sturmwind hebt die Hütte. Dann ist es ebenso schnell aus, als es begonnen. Was würde geschehen, wenn man sich ganz am Rande des Gleises nur einige Dezimeter vom Zuge entfernt befände? Wäre die Anziehung stark genug, um einen Menschen zum Falle zu bringen? Darauf könnte man offenbar nicht eine unbedingte Antwort geben. Alles hängt sehr von der Standhaftigkeit des Menschen und von den Launen des durch den fahrenden Zug verursachten Wirbels ab. Ein Schnellzug, der stündlich 100 Kilometer zurücklegt, macht in der Sekunde 28 Meter. Wenn der Wind, den er zu seiner Seite verursacht, selbst übertriebener Weise zu 28 Metern Schnelligkeit angenommen würde, so könnte man sehr nahe dem Zuge von einem Winde, ähnlich unseren großen Stürmen, gefaßt werden. Um sich nun von einem Winde von 30 Metern Geschwindigkeit umwerfen zu lassen, braucht man eine gewisse Nachgiebigkeit. Bei einer Frau wäre dies noch leichter anzunehmen, wie aber bei einem Manne! Man kann übrigens nichts abschwören, und der badische Reisende wurde vielleicht wirklich, wie er versichert, umgeworfen. Ein ganz ähnlicher Fall hat sich in den Vereinigten Staaten zugetragen und hat sogar zu einem Prozesse und zu einer Untersuchung Anlaß gegeben. Ein elfjähriges Kind, welches zu St. Louis sehr nahe den Gleisen spielte, scheint unter die letzten Wagen eines Zuges, der eben mit großer Schnelligkeit vorbeifuhr, geschleudert worden zu sein. Das Kind wurde nicht nur umgeworfen, sondern von dem Luftzuge auf das Gleis geschleudert. Man strengte gegen die Eisenbahngesellschaft einen Schadenersatzprozeß an, aber die Gesellschaft erwiderte, daß das Kind beim Vorbeifahren des Zuges gefallen sein müsse, daß aber ein im Gange befindlicher Zug hinter dem Wagen keine genügende Luftleere schaffen könne, um einen Körper von so vielen Kilogrammen zu Boden zu werfen. Ein Professor der Universität von Washington mußte als Sachverständiger fungiren. Wenn, nach der Meinung dieses Professors, sich eine Person sehr nahe bei einem Eilzuge befindet, so wird sie gewiß in der Zone der Windrichtung in ungleiche und nahe dem Gleise zu beträchtlicher Schnelle anwachsende Windzonen gerathen, so zwar, daß ein Theil des Körpers mehr als der andere vorgestoßen wird und das Zusammenwirken von zwei verschiedenen Kräften stattfindet, die den Menschen um sich selbst zum Drehen zu bringen suchen. Unter solchen Umständen, erklärte der Sachverständige, bedarf es keiner großen Anstrengung, daß eine Person zu Fall kommt und beim Gleise liegen bleibt. So habe es sich nach dem Gutachten bei dem jungen Opfer von St. Louis zutragen müssen, und der Professor schloß sein Gutachten zum Nachtheile der Eisenbahnkompagnie.

Humoristisches.

Reparaturen. Drei Dinge giebt es, die einer steten Reparatur bedürfen: eine Knabenhose, eine Eisenbahn und ein Liebesverhältniß. (B. V.-Bl.)

Erklärung.

Das in Nr. 30 dieses Blattes unterm 25. Juli 1895 abgedruckte Eingesandt, die Unterstützung der Erben Conrady's mit den gesammelten Geldern betreffend, hat Herrn Siemenroth Anlaß gegeben, mich, den unterzeichneten Redakteur, wegen der dortselbst ausgesprochenen Vorwürfe gerichtlich zu belangen. Aus den an Gerichtsstelle gepflogenen Verhandlungen habe ich nun den Eindruck gewonnen, daß allerdings dem Verfasser des betreffenden Eingesandts eine unrichtige Information zur Seite gestanden hat. Insbesondere habe ich hierbei erfahren und den urkundlichen Beleg dafür vorgelegt erhalten, daß die Verzögerung der Auszahlung der Sammelgelder, die in dem Eingesandt so scharfe Kritik erfahren hat, nicht auf persönliche Beweggründe unlauterer Art auf Seiten des Herrn Siemenroth, wie dies das Eingesandt ausspricht, zurückzuführen gewesen ist, sondern daß sie durch die umsichtigen Erhebungen des Herrn Siemenroth über die beste Verwendung der fraglichen Gelder veranlaßt worden sind. Auch habe ich, wie ich schließlich noch bemerken will, aus den vorgenommenen Erhebungen gesehen, daß der Plan, die Gelder zur Befriedigung der Gläubigerin Firma Giesel zu verwenden, nicht von Herrn Siemenroth ausgegangen ist, sondern daß dieser auf das Anrathen des Beichtvaters der Familie Conrady, des Propstes Schreiber in Hannover, dessen bezüglichen Brief ich eingesehen habe, zurückzuführen ist. Nach alledem muß ich es allerdings bedauern, das hier fragliche Eingesandt zum Abdruck gebracht zu haben. Erleichtert hat mir diese Erklärung das Zugeständniß des Herrn Siemenroth, daß auch der von ihm in der Erwiderung angeschlagene Ton ein zu scharfer gewesen sei.

Leipzig-G., den 11. Januar 1896.

R. Krause.

Zu dieser Erklärung habe ich zu bemerken, daß mir das Beweismaterial für die im beklagten Eingesandt aufgestellten Behauptungen, deren Verantwortung ich auf mich genommen habe, leider erst zwei Tage nach dem Termine zugegangen ist. Nach dem Studium dieses Materials habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß es allerdings richtiger gewesen wäre, den Vergleich nicht einzugehen, sondern den Prozeß entscheiden zu lassen. Sollte Herr Siemenroth auch nur den geringsten Versuch machen, uns oder dem Deutschen Eisenbahn-Beamtenverein und seinen Vertretern in der von ihm beliebten Weise fernerhin in den Weg zu treten, so wird er uns weniger versöhnlich finden. Eine Darstellung der Sachlage behalten wir uns vor. D. O.

Digitized by Google

Literarisches.

Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen usw. in Bezug auf den Eisenbahndienst. Ein Handbuch für Eisenbahn-Beamte zur Vorbereitung auf Dienstprüfungen und zum praktischen Gebrauch, sowie ein Hilfs- und Nachschlagebuch für preußische Eisenbahn-Behörden, -Dienststellen und -Verwaltungen. Text mit Anmerkungen und Sachregister von F. R. Engelhard. 2.—6. Lieferung. Berlin 1895. R. v. Deckers Verlag, G. Schenk, Kgl. Hofbuchhändler.

Die von uns bereits in Nr. 29 vom vorigen Jahre besprochene 1. Lieferung dieser Sammlung hat inzwischen Nachfolge gefunden. Die uns vorliegenden Lieferungen 2—6 entsprechen, sowohl was Inhalt, als auch vorzüglichen Druck und gute Ausstattung betrifft, vollständig den Erwartungen, zu denen die 1. Lieferung berechtigte. Wir können uns keine einfachere und klarere Anordnung des in Betracht kommenden reichen Materials denken, als sie in diesen Heften vorliegt. Der Lernende sowohl, wie der in der Praxis stehende Beamte können die „Sammlung" mit gleichem Nutzen verwerthen. Wir werden bei den nächsten Lieferungen einen Ueberblick über den Inhalt geben und wünschen dem Werke inzwischen guten Fortgang.

Briefkasten.

R. B., Predeal. Wir werden suchen, Ihrem Wunsche zu entsprechen; hoffentlich ist es uns bald möglich. Besten Gruß. — **F. W. D.** Schönen Dank für freundliche Nachricht. — **H. Sch.** In vorliegender Nummer finden Sie den Abdruck. Er befriedigt Sie hoffentlich. — **P.** in **Sch.** Von einer bezüglichen Vorlage beim Landtage ist uns nichts bekannt. Aber soviel darf wohl mit Bestimmtheit erwartet werden, daß auch in Ihrem Bundesstaate die Durcheinanderversetzung durch mehrere oder alle Betriebs-Direktionsbezirke noch eingeführt werden wird. Wegen der Einrichtung der Prüfung zum Güter- oder Fahrkarten-Kassirer bez. Stations Vorsteher möchten wir empfehlen, sich keiner Sorge hinzugeben.

Anzeigen.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Carl Kuhn & Co.
Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Einbanddecken
für die
Deutschen Verkehrs-Blätter
in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,50 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.
Monatschrift für das deutsche Elternhaus.
Begründet von Dr. Karl Pilz.
Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft. Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Man verlange Probenummern.
Leipzig-Gohlis. Robert Krause.

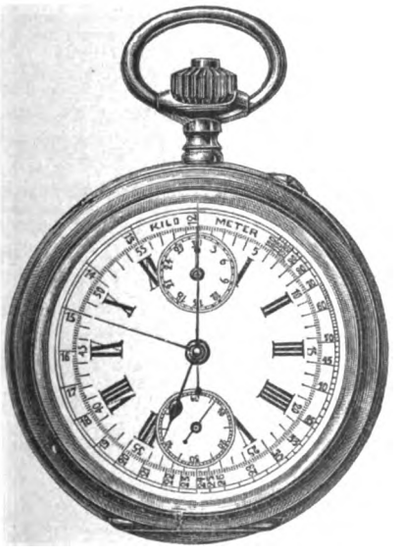
Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter 1a. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Wünsch' guten Morgen!
O. C. F. Miether, Hannover II, Steinthorfelbstr. 19. Musikinstr.-, Harmonika- und Saiten-Fabrikant. Preisliste gratis.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreisen Bezug von **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Wring- u. a. Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die Expedition ds. Bl.

Tauschen
möchte ein B.- u. Haltestellenw. i. Erzgebirge mit einem Packer, Weichenw. od. Haltestellenw., welcher mit selbstst. Kassenf. bewandert ist. — Off. unter **M. M. 3** an die Expedition d. Bl.

Vertragsfirma { des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover, „ Vereins deutscher Lokomotivführer und Heizer, „ Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins.
Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten erhöhten Cassa-Rabatt.



Chronograph (Geschwindigkeitsmesser) System Glashütte, Marke „Saxonia" mit neuester Capteyn'scher Zifferblatteintheilung.

Begr. 1878. Die Uhren-Fabrik von Begr. 1878.
Albrecht Költzsch in Dresden-Gruna
betreibt als Spezialität die Fabrikation silberner u. goldener Chronographen, sowie vernickelter und silberner grosser (24‴ und 26‴) Dienstuhren mit Ia. Werken nach Glashütter System, Marke „Saxonia" u. empfiehlt ferner als besonders preiswerth:

Taschenuhren couranter Genres:

Silberne Damen-Cylinder-Remontoir,	0,800	fein,	von	Mk.	14— 30
Goldene „ „ „	0,585	„	„	„	23—115
Silberne Herren-Cylinder-Remontoir,	0,800	„	„	„	14— 28
„ „ Anker- „	0,800	„	„	„	24— 50
Goldene „ „ „	0,585	„	„	„	65—200
Chronographen / Répétir-Uhren } in Silber und Gold			„	„	60—400
			„	„	160—600

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne Herren-Anker-Remontoir,	0,800	fein,	von	Mk.	32—100
Goldene Damen- „ „	0,585	„	à	„	110
„ Herren- „ „	0,585	„	von	„	85—300
„ Damen- „ Savonnette	0,585	„	à	„	150

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit, Marke „Saxonia":

Silberne Anker-Remontoir,	0,900	fein,	von	Mk.	150— 250
Goldene „ „	0,585 u. 0,750	fein „	„	„	250—1500

Grösstes Lager in Schmucksachen, Wand-, Stand- u. Weckeruhren, sowie Musik- und optischen Instrumenten aller Art. Silber- und Alfénide-Geräthe.
Alle Uhren, Gold- und Silberwaaren tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.
Illustrirtes Preisbuch gratis und franco (ca 1600 Abbildungen).
Für die Herren Beamten Ziel nach Vereinbarung.

Vertragsfirma { des Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen, der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt a. Main, des Bayerischen Förster-Vereins (anerkannter Verein).

Vertragsfirma { des Vereins der Beamten der K. S. Staats-Eisenbahnen, „ Landes-Vereins württembergischer Verkehrsbeamten, „ Gr. Bad. Staatseisenbahn-Beamten.
Jubiläums-Comités erhalten m. Rücks. auf d. edlen Zweck grossen Preis-Nachlass.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: Vogdt Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Bestellungen auf die vorzügliche kartographische Darstellung der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

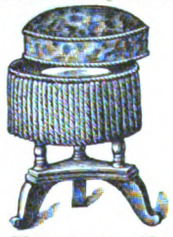
nebst vollständigem Verzeichniß der Stationen und Haltestellen unter genauer Angabe der zuständigen Direktion von Dr. W. Koch und C. Opitz

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Das schönste
Zimmer-Closet!
Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth., überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!



Uebertrifft an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt**, mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen. — Es kostet:
mit dunklem Phantasiestoff Mk. 23.50
„ rothbraun. gemust. Wollstoff „ 24.50
„ rothbraun. od. grün. Plüsch „ 25.50
„ buntgewebtem Moq. Plüsch „ 27.50
1 gepolsterte Rück- und Armlehne dazu passend (zum Anstecken) in Wollstoff Mk. 10.—, in Plüsch Mk. 12.—
1 Kiste z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.
Garantie: Zurücknahme!
Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.
Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Das in jeder Beziehung **denkbar beste** **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Eisenbahnschule Altenberg
— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung **den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt.** — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

M. Wolff's Nähmaschinen
Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

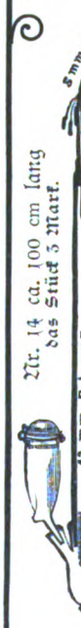
Viel Geld
sparen Sie beim Bezuge von Anzug- u. Paletot-Stoffen direct v. Tuchfabrikplatz. Neueste Muster frc. Abgaben jed. Maasses zu Fabrikpreisen.
Franz Böhme, Cottbus V.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00, 3,00 das Stck.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Pianinos, Harmoniums
von M. 350.— an. von M. 80.— an.
Amerik. Cottage-Orgeln, Flügel, Klavier-Harmoniums.
Anerk. beste Bezugsquelle. Höchster Rab. Alle Vortheile. Illustrirter Katalog, der grösste seiner Art, gratis und frei.
Wilh. Rudolph in Giessen Nr. 159.

Holländ. Tabak. Ein exquisites Kraut! Milde u. fast nikotinfrei! Ein 10 Pfd.-Beutel fco. acht Mk.
B. Becker in Seesen a. H.

Inhalt: Zur Frage der Ausbildung im höheren Eisenbahndienste. — Elektrische Lokomotiven. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Vermischtes. — Literarisches. — Briefkasten. — Feuilleton: Die Brautnacht.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 4. Leipzig, den 23. Januar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig-Hohlis, Kirchstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsgruppe Braunschweig.

Zu der am 12. dss. Mts. im Marmorsaale des Wilhelmsgartens anberaumten Versammlung hatten sich über 250 Personen eingefunden. Der Vorsitzende des Ortsvereins begrüßte zunächst die Anwesenden, brachte ein Hoch auf Se. Maj. den Kaiser aus und ertheilte dann dem Vereinsdirektor Herrn Ch. Schirmer-Hannover das Wort. Derselbe hielt hierauf unter dem Motto: „Was irgend gelten will und walten, muß in der Welt zusammenhalten" (Rückert) den zugesagten Vortrag über: „Das Streben und Wirken des Vereins für seine Mitglieder". Redner wies zunächst darauf hin, wie schon im grauen Alterthum die Menschen erkannt hätten, daß „Einigkeit stark mache", und zeigte ferner, daß die früheren Gilden und Zünfte ebenfalls den Zweck verfolgt hätten, sich zu vereinigen, um größere Vortheile für die Gesammtheit und die einzelnen Mitglieder zu erreichen. Wenn man dies schon im Mittelalter erkannt hätte, so müsse man bei dem heutigen Stande der Kultur um so mehr einsehen, daß die Nothwendigkeit des Zusammenschlusses für alle Diejenigen vorliege, welche gleiches Interesse haben, ein Ziel, das allerdings dem Deutschen Eisenbahnbeamten-Verein durch die zahlreichen Sondervereine recht erschwert werde. Im Gegensatz zu diesen erachte es der Verein als seine vornehmste Aufgabe, Eisenbahnbeamte jeden Grades in sich zu vereinigen, da nur so ein gedeihliches Wirken möglich sei. Der Vortragende giebt sodann ein Bild über die geschichtliche Entwickelung des Vereins. Im Jahre 1892 entstand in Hannover der „Rechtsschutzverein" mit dem Zwecke, seine Mitglieder in Strafverfahren, die durch Betriebsunfälle hervorgerufen werden, zu unterstützen. Ein Hinderniß des Gedeihens sei jedoch die starke Opposition gegen die Behörden gewesen, welche von einigen Mitgliedern, insbesondere aber von dem damaligen Vereinsorgan verfolgt worden sei. Hieran drohte der Verein schon zu Grunde zu gehen, als man im September 1892 an ihn mit der Bitte herangetreten sei, den Vorsitz zu übernehmen. Er that es nach mehrmaliger Ablehnung unter der Bedingung, daß das Oppositionsprinzip dem der Loyalität weichen müsse. Die unruhigen Elemente seien entfernt worden und der Verein, der sich jetzt des besten Wohlwollens der vorgesetzten Behörde erfreue, sei in kurzer Zeit auf 7500 Mitglieder herangewachsen. Nach dieser interessanten Vorgeschichte ging Redner zur Besprechung der im Verein bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen über. Da sei zunächst die Rechtshilfe, die der Verein allen seinen Mitgliedern angedeihen lasse in Prozessen, die auf den Eisenbahndienst Bezug haben, insbesondere auf Unfälle. Sodann werde die mögliche Reduzirung der Unfälle durch Belehrung, z. B. in Vorträgen, in Schriftstücken und in dem Vereinsorgan „Deutsche Verkehrs-Blätter" angestrebt. Alsdann ging Redner die übrigen Verkehrseinrichtungen durch; eine allgemeine Interessenvertretung in allen dienstlichen Angelegenheiten der Beamten, eine Unterstützungskasse für solche, die durch dienstliche Verhältnisse in Bedrängniß gerathen sind. Die Kapital- und Unfallversicherung und die Rabattvergünstigungen, die der Verein für seine Mitglieder in Hotels, Geschäften und anderwärts erwirkt hat. Eine Sterbe- und Pensionszuschußkasse seien seit längerer Zeit in Aussicht genommen, hätten aber bis heute die ministerielle Genehmigung noch nicht erhalten Da jedoch im Laufe des letzten halben Jahres alle die von der Oberbehörde gestellten Anforderungen auf Tarif- und Satzungsänderungen gegenstandslos gemacht seien, so dürfe man die Hoffnung hegen, daß die Genehmigung nunmehr bald erfolgen werde. Dagegen existire eine gut wirkende Spar- und Darlehnskasse. Der Vortragende sprach schließlich den Wunsch aus, daß seine Ausführungen dazu beitragen möchten, dem Braunschweiger Ortsverein ferneres Gedeihen zu bringen. Ganz besonders und wiederholt betonte derselbe die Nothwendigkeit für die Vereinsmitglieder, sich durch nichts von der als Grundsatz im Verein bestehenden loyalen Bahn abdrängen zu lassen. Es liege ja hierzu auch gar keine Veranlassung vor, da die Behörden doch durchweg ein humanes Behandlungsprinzip zur Anwendung brächten. — Um uns das behördliche Wohlwollen zu erhalten, seien wir, so drückte sich Redner aus: „strenge gegen uns selbst, pflichttreu im Berufsleben, achtungsvoll und gehorsam gegen unsere Oberen, milde und gerecht gegen die Untergebenen, wohlwollend zu unseren Kollegen und mäßig und sittsam im Privatleben," — dann kann es uns nie schlecht gehen. — Demnächst wies Redner auf folgende Dichterworte hin: „Jedem Menschen für sein Leben ist ein Maaß von Kraft gegeben, das er nicht erweitern kann. Aber nach den rechten Zielen stets die Kräfte lassen spielen soll und kann ein rechter Mann." Wir können aus diesen Dichterworten die Lehre ziehen, daß auch wir unsere Kräfte nicht zu erweitern vermögen, daß wir deshalb auch alle nicht gleich hoch stehen können und zufrieden sein müssen mit derjenigen Stellung, welche wir nach unseren Kräften verwalten können. Aber immer nach den rechten Zielen streben, das wollen und können auch wir als echte und rechte Männer. — Zum Schluß hob Redner das dem Verein von dem Herrn Minister Thielen bisher entgegengebrachte Wohlwollen hervor und schloß darauf mit einem von der Gesammtheit freudig unterstützten Hoch auf Se. Excellenz. — Dem Vortragenden wurde für die nach allen Richtungen hin klare und verständliche Unterhaltung auf Antrag des Vorsitzenden durch ein brausendes Hoch der Dank der Versammlung dargebracht, wogegen dieser dem Herrn Vorsitzenden und dem gesammten Bezirksvorstande anerkennende Worte dafür ausdrückte, daß man es in Braunschweig verstanden habe, die so herrlich aufblühende Vereinsgruppe immer stärker werden zu lassen.

Statistisches aus dem Bezirk 6 (Braunschweig).

Mitte Mai v. J. betrug die Mitgliederzahl des Ortsvereins 46 Köpfe, und zwar: 1 Stations-Vorsteher, 8 Stations-Assistenten, 1 Bahnmeister, 4 Telegraphisten, 8 Rangirmeister, 1 Lademeister, 1 Wagenmeister, 21 Weichensteller, 1 Zugführer. Seit Gründung des Ortsvereins ist bis ult. Dezember 1895 ein Zugang von 103 Mitgliedern zu verzeichnen. Darunter befinden sich: 1 Betriebs-Sekretär, 1 Stations-Vorsteher, 2 Bahnmeister, 4 Telegraphisten, 12 Rangirmeister, 11 Lademeister, 3 Wagenmeister, 12 Weichensteller, 1 Bahnwärter, 17 Lokomotivführer und Heizer, 14 Zugführer und Packmeister, 24 Schaffner und Bremser, 2 Portiers. Ausgeschieden bezw. nach anderen Bezirken versetzt sind in demselben Zeitraum 5 Personen, und zwar: 2 Weichensteller, 1 Lokomotivführer, 1 Schaffner, 1 Bahnwärter. Mithin betrug die Mitgliederzahl am Schlusse vorigen Jahres 144 Köpfe.

Ortsverein Halberstadt.

Im Ufermannschen Vereinslokale fand am 12. Januar eine Vereinsversammlung statt, zu welcher gegen 90 Mitglieder und Kollegen-Nichtmitglieder pünktlich um 4 Uhr Nachmittags erschienen waren. Die Tagesordnung schrieb unter Nr. 1 vor, daß der Vereins-Vorsitzende nochmals die Zwecke und Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover im Allgemeinen und die der Ortsvereine im Besonderen beleuchten wollte, was auch zur Ausführung kam. Dagegen konnte Nr. 2 der Tagesordnung, Vortrag des Herrn Stations-Assistenten Scharr-Berlin über die Entwickelung der Eisenbahn unter Vorführung von 60 Lichtbildern, nicht zur Ausführung kommen, weil Herr Scharr leider erkrankt war und die Reise hierher nicht unternehmen konnte. Anstatt des ausfallenden Vortrages übernahm es Herr Kollege Lange-Quedlinburg, in freundlichster Weise aus der Vereinszeitung den Scharrschen Vortrag: „Das Rettungswesen zur See" schön und klangvoll vorzulesen, wofür ihm allgemein gedankt wurde. — Wegen vorgerückter Zeit mußte die Nummer 3 der Tagesordnung: Wahl einer Wohlfahrtskommission, ausfallen und bis zur nächsten Versammlung verschoben werden. Um 8 Uhr Abends schloß sich ein Tanzkränzchen an, welches sich besonders dadurch unterhaltend gestaltete, daß 6 Damen aus dem Verein einen „Halberstädter Kaffee-Klatsch" recht hübsch und unter vielem Beifall vortrugen. Ferner erfreute die Musik vom 27. Infanterie-Regiment durch einige sehr schöne Stücke und erreichte hierdurch mit, daß das Kränzchen erst zu früher Morgenstunde sein Ende nahm. — Am 23. Februar hat der Verein seine Jahres-Versammlung. Hoffentlich kann Herr Kollege Scharr uns an diesem Tage mit seinem Vortrage erfreuen. Einige 20 Kollegen meldeten sich zum Beitritt. —n.

Ortsverein Meppen.

In der am 15. Januar im Vereinslokale stattgehabten Sitzung wurde Folgendes beschlossen: Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Die Ortsgruppenkasse darf nicht eher angegriffen werden, bis sie den Betrag von 35 Mark erreicht hat. Ist dies der Fall, so bilden von dieser Summe 5 Mark den Reservefonds, während die anderen 30 Mark bis zu ihrer Verwendung auf der hiesigen städtischen Sparkasse hinterlegt werden. — Zu Punkt 2: Am ersten Sonntage jedes Quartals findet um 4 Uhr Nachmittags im Vereinslokale eine Versammlung statt. Schluß derselben gegen 6 Uhr. — Zu Punkt 3: Die Vereinszeitung soll in Haselünne, Kellerberg und Meppen gruppenweise gehalten werden. Die Zusendung veranlaßt der Vorstand. — Zu Punkt 4: Die Feier des Geburtstages Sr. Maj. des Kaisers findet am Sonntag, den 26. Januar im Vereinslokale statt. Beginn der Feier 4 Uhr Nachmittags. — Zu Punkt 5: Herr Kinne schenkt

Digitized by Google

eine Sparbuchse, welche bei jeder Versammlung auf dem Tische stehen muß. Nach Schluß der Versammlung wird die Büchse geöffnet und der Inhalt dem Kassirer zur Vereinnahmung übergeben.

Bezirksverein 53a Straßburg i. Els.

Vierteljahres-Bericht Oktober—Dezember 1895.

Der Sommer hatte mit der in unseren Mauern abgehaltenen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung ungewöhnlich hohe Anforderungen an unsere Mitglieder aus dem Betriebsdienst gestellt, weshalb unsere Monatsversammlungen dieser Periode nur schwach besucht waren. Selbst die Versammlung am 4. Oktober war hinter den Erwartungen zurückgeblieben, obgleich wichtige Sachen zur Berathung standen. Eine auf Sonntag, den 6. Oktober, Vormittags, zum gleichen Zweck einberufene Versammlung brachte auch nur spärlichen Besuch. Es wurde daselbst beschlossen, von der Betheiligung der Familien beim Stiftungsfest abzusehen und nur einen Herrenabend für den ersten Geburtstag des jungen Vereins anzusetzen. Spätere persönliche Aufmunterungen erzielten am Freitag, den 8. November, eine zahlreiche Kollegenvereinigung. Große Freude herrschte, als der Vorsitzende, Herr Hörner, den folgenden Erlaß unserer Eisenbahn-Direktion auf die Vereinseingabe vom 29. Oktober verlas: Straßburg, 5 November 1895. Wir haben von Ihrem gefl. Schreiben vom 29. Oktober Kenntniß genommen und werden die weitere Entwickelung des Vereins, soweit sich derselbe die Förderung des Wohles der Beamten zum Ziele setzt und aus dienstlichen Rücksichten zu Bedenken keinen Anlaß giebt, mit Interesse verfolgen. Gez. Dr. Greif, Ober- und Geheimer Regierungsrath. — Die Befriedigung darüber, daß wir mit Autorisation unserer Direktion an dem hehren Werke der Wohlfahrt aller unserer Kollegen weiter arbeiten können, tönte in herzlichen Zurufen der Anwesenden dem Vorstande entgegen. — Das Andenken des verstorbenen Mitgliedes, Telegraphen-Anwärter Bastian, ehrten die Anwesenden durch Erheben von den Sitzen. — Dann wurde das Programm für das am 14. Dezember abzuhaltende Stiftungsfest festgesetzt und beschlossen, die hiesigen drei Kollegen-Vereine der Supernumerare, der Bureaubeamten und der Lokomotivbeamten zur Entsendung von Theilnehmern einzuladen. Wiederholt wurde zur größeren Antheilnahme am Abonnement auf das Vereinsorgan aufgefordert und zum Schluß ein zündender Artikel des Organs vom Oesterreichischen Eisenbahn-Beamtenverein über das Verbandsfest im September zu Wien verlesen, was den österreichischen Kollegen ein brausendes Hoch eintrug. — Die Monatsversammlung am Freitag, den 6. Dezember war wieder prächtig besucht. Der Vorsitzende, Herr Hörner, eröffnete den Abend mit einer Ansprache über die genau vor 60 Jahren stattgefundene historische Thatsache der Fertigstellung der ersten deutschen Lokomotiv-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, welche am 7. Dezember 1835 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Alsdann gelangten gedruckte Programme für das Stiftungsfest am 14. Dezember an die Anwesenden zur Vertheilung. Schriftführer, Herr Ferntheil, empfahl den Bezug von Vereinsabzeichen und gingen 18 Bestellungen ein. Der Vorsitzende begründete sodann den Antrag des Vorstands auf Erhöhung des Gesammt-Vereinsbeitrages auf 50 Pfennige. Er legte dar, daß mit dem Wachsen des Vereins größere Anforderungen entstehen, welche mit 10 Pfennigen Ortsbeitrag im Vierteljahr nicht bestritten werden können. Nach ausgedehnten Debatten wurde der Antrag mit 33 gegen 1 Stimme zum Beschluß erhoben. Aus den jetzigen Beiträgen leisten wir alle eigenen Vereinskosten, die Muttervereinsbeiträge für Hannover, Kranzspendekosten bei Beerdigungen, das Halten der Vereinsnachrichten für sämmtliche Mitglieder, wobei wir denjenigen Mitgliedern, welche die ganze Zeitung beziehen, den vierteljährlichen Bezugspreis auf 85 Pfennige ermäßigen.*) Auch hoffen wir, in Zukunft für Vereinsfestlichkeiten an denkwürdigen Tagen keine Ebbe in der Kasse zu finden. Nach der Besprechung von Sicherheiten für Einlagen in die Spar- und Darlehnskasse zu Hannover begann der Vorsitzende mit dem zugesagten ersten Vereinsvortrag über Kassenwesen. Seine klaren und erschöpfenden Darlegungen waren auch für den Laien so verständlich gehalten, daß dem Vortragenden am Schlusse reicher Beifall wurde. — Am 14. Dezember kam das ersehnte Stiftungsfest. Das Lokal der Brauerei „Zur Mühle" war von den Vorstands- und Vereinsmitgliedern Herren Ferntheil, Jaedel, Rieß und Engelhardt prächtig mit Fahnen und den Emblemen des geflügelten Rades geschmückt, hierdurch die erschienenen 80 Mitglieder in die richtige Festesstimmung versetzend. Um 8½ Uhr begrüßte der Vorsitzende, Herr Hörner, die von dem Supernumerar- und Lokomotivbeamten-Verein erschienenen Gäste, ferner den ehemaligen Vereinsleiter Herrn Weitbruch aus Hagenau, sowie die eigenen Vereinsmitglieder. Der Bureaubeamten-Verein hatte beim Empfang unserer Einladung schon für den gleichen Abend Hauptversammlung angesetzt und konnte leider Aenderung nicht mehr treffen, was er durch ein liebenswürdiges Schreiben zur Kenntniß brachte. Die Begrüßungsrede schloß mit einem Hoch auf des Kaisers Majestät, dem begeistert zugejubelt wurde und welches mit Absingen der Kaiserhymne weihevoll austönte. Nach einem dankbar aufgenommenen vokalen Vortrag patriotischen Inhaltes des Schriftführers Herrn Ferntheil, einigen Musikvorträgen und Mittheilungen von eingelaufenen Grüßen ehemaliger, jetzt versetzter Mitglieder aus dem Reichsland, hielt der Vorsitzende, Herr Hörner, den angekündigten zweiten Vereins-Vortrag über „Eisenbahn-Werden und -Wirken". In freier Rede ging er vom Entstehen der ersten Gedanken über Bahnen im Allgemeinen und von der ersten englischen Bahn aus, folgte dann dem Entwickelungsgange der Eisenbahnen in Deutschland mit den einzelnen markanten Perioden der Privat- und Staatsbahnen, der großartigen Verstaatlichungen der Bahnen in Preußen und schloß — unter Einflechtung verschiedener Humoristika aus dem Eisenbahnwerden — mit seinen statistischen Notizen über die jetzige Größe, Länge und Beamtenzahl der Bahnen und mit einem Rückblick über die Wirkungen der Bahnen auf das gesammte deutsche wirthschaftliche Leben. Dieser einstündige Vortrag brachte dem Ausführenden lebhaftes Hoch und zahlreiche Anerkennung. Nach kurzer Pause brachte im zweiten Theil der Vorsitzende des Supernumerarvereins ein Hoch auf unseren jungen Verein aus, dem er ferneres Gedeihen in warmen Worten wünschte. Alsdann trat unter dem Jubel aller Mitglieder unser ehemaliger Vereinsleiter, Herr Weitbruch aus Hagenau auf, spendete dem guten Einvernehmen und dem Aufschwunge im Verein alles Lob und schloß mit einem feurig zündenden Hoch auf den Herrn Eisenbahnminister Excellenz Thielen und unseren Eisenbahn-Präsidenten Herrn Mebes. Nachdem der zweite Vorsitzende, Herr Jaedel, mit einer Perle humoristischer Poesie über Sonntags-Verlegung auf den Montag Lorbeeren geerntet, sodann Mitglied Herr Renner seiner Geige köstliche Töne im Vortrag einer gefühlvollen deutschen Volksweise entlockt hatte und die für diesen Abend von den Vereinspoeten H. und F. gewidmeten zwei allgemeinen Lieder, welche die Geburt und die Zwecke des Vereins in komisch-satyrischer Weise behandeln, von den Anwesenden unter allgemeiner Heiterkeit gesungen waren, endigte der zweite Theil des Abends, und in später Stunde begann die Fidelitas. In dieser hörten wir von einem Doppel-Quartett das schöne süddeutsche Lied: „Gott grüße dich" und dann noch manchen, Lachthränen erzeugenden Vortrag der Mitglieder Herren Rietz, Ferntheil und Jaedel. Obgleich die Polizeistunde großmüthig weit in die Nacht verlängert war, hielt es schwer, die Kollegen zum Abbrechen der nicht endenwollenden Vorträge zu bewegen. Nachdem aber die Uhr unbarmherzig den letzten Termin verkündigt hatte, trennte man sich im Bewußtsein, schöne Stunden im trauten Kreis der Vereinsfamilie verlebt zu haben und mit der begründeten Hoffnung, im neuen Jahre vermehrt an Vereinsmitgliedern sich wieder zusammenzufinden.

*) Diese Einrichtung wäre auch für die übrigen Ortsvereine sehr zu empfehlen und gewiß ebenso leicht durchführbar wie in dem, in vielversprechender Weise sich entwickelnden Straßburger Verein.
D. Schriftl.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.
Ortsgruppe Radebeul.

Unsere Ortsgruppe, die jüngste des Bezirksvereins Dresden, beging am 5. Januar im Bahnhotel zu Kötzschenbroda unter zahlreicher Betheiligung der Mitglieder und deren Angehörigen ihr erstes Stiftungsfest, das mit der Gegenwart des Herrn Vorstandes und einiger Mitglieder des Bezirksvereins beehrt worden war. Vorträge, mit Tanz abwechselnd, sowie eine beim Kerzenschein eines Christbaumes stattgehabte Verloosung von Seiten der Festtheilnehmer gespendeter Geschenke füllten den Abend, dessen schöne Stunden nur zu schnell für die Betheiligten dahinschwanden, in unterhaltendster Weise aus. B.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.
Bezirksverein Crailsheim.

Am Freitag, den 27. Dezember feierte unser Bezirksverein im Gasthof zum Lamm sein Weihnachtsfest mit Gabenverloosung und 50jähriger Eisenbahn-Erinnerungsfeier. Das äußerst zahlreiche Erscheinen von Kollegen und eingeladenen Gästen, welche die Lammsäle kaum zu fassen vermochten, war wieder ein Beweis der Beliebtheit, deren sich der Verein erfreut. Mit herzlichen Worten begrüßte der Ortsgruppenobmann, Herr Postsekretär Beck, die Anwesenden und gab in schwungvoller Rede einen Rückblick über das Beförderungswesen, wie es schon zu Zeiten der Römer bestanden und sich bis zum heutigen Tage emporgeschwungen hat. — Das äußerst reichhaltige Programm ernsten und heiteren Inhalts wurde in allen Punkten zur vollen Zufriedenheit der Anwesenden abgewickelt. Den Glanzpunkt des Abends bildete das Weihnachtsmelodrama „Das Glöcklein von Inisfähr", vorgetragen von Herrn Eisenbahnpraktikant Schwenger, in welchem der Bezirksverein Crails' eim seit Kurzem eine ganz bedeutende Kraft errungen hat. Derselbe wußte durch seinen gefühlvollen Vortrag die ganze Zuhörerschaft im höchsten Grade zu fesseln. Die Klavierbegleitung wurde von Herrn Lehrer Wetzel übernommen, während der gesangliche Theil durch Vereinsmitglieder ausgeführt wurde. Zwei allerliebste Quartette: „Heimweh" u. „Schwobamädla", von den Kollegen Wörner, Metzler, Scheef und Burr zu Gehör gebracht, fanden freundliche Aufnahme. Weitere Deklamationen des Herrn Schwenger: „Zeiserl und Nachtigall" und das komische Stück: „Eine Geschichtsstunde im Obergymnasium" trugen viel zur Erheiterung bei. Durch zwei weitere komische Stücke: „Das erste Söhnchen" und „Der liebe Ehestand", von Herrn Assistent Metzler mit bekannter Fertigkeit vorgetragen, wurde die Lachlust nur noch mehr angeregt. Der reizend aufgebaute Gabentempel brachte bei der Verloosung wechselnd freudige Ueberraschungen, aber auch Enttäuschungen. Zum Schluß reihte sich ein Tänzchen an.

Hessischer Eisenbahnbeamten-Verein.

Die Entwicklung unseres jungen Vereins schreitet rüstig vorwärts; er wird einen Mitgliederbestand von etwa 400 bald erreicht haben. Auf seine Eingabe an die Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn um geneigte Förderung der Vereinsbestrebungen, hat der Vorstand einen wohlwollenden Bescheid erhalten, in welchem die Ansicht vertreten ist, daß es zur Erreichung der angestrebten Ziele zweckmäßig sei, sich einem bereits bestehenden größeren deutschen Vereine, oder dem naheliegenden Eisenbahnbeamten-Verein zu Darmstadt anzuschließen. Im Sinne

Digitized by Google

dieses Hinweises wurden bereits früher mit dem Verein zu Darmstadt Verhandlungen gepflogen, die, neuerdings wieder aufgenommen, hoffentlich zu einem, beide Theile befriedigenden Ergebniß führen werden. Durch eine Bezirkstheilung würden die auf die Aufnahme bezüglichen Statutensätze beider Vereine sich gegenseitig reguliren lassen und es könnte auch in Hessen zur Bildung eines Landesvereins übergegangen werden. Das Ergebniß der Verhandlungen wird den Herren Mitgliedern in einer demnächst abzuhaltenden General-Versammlung bekannt gegeben werden.

Vereinigung der Sächsischen und Preußischen Staatseisenbahn-Beamten zu Leipzig.

So viele schöne und erhebende Festlichkeiten am Jubiläumstage der Wiedererrichtung des Deutschen Reiches auch begangen worden sein mögen, bedeutungsvoller und erhebender werden wenige gewesen sein als die, welche die preußischen und sächsischen Eisenbahn-Beamten im Etablissement Sanssouci zu Leipzig, zum ersten Mal trotz Jahrzehnte langer Nachbarschaft, gemeinsam begingen. Hatten auch schon hier und da bei patriotischen Festen, insbesondere am Sedantage Annäherungen stattgefunden und bestehen auch schon in wirthschaftlicher Hinsicht Beziehungen, so hat doch erst das Jubiläumsfest der Wiedererrichtung des Deutschen Reiches zu jener Verbrüderung geführt, wie sie die Erinnerung an die große Zeit der Waffenbrüderschaft gegen den Erbfeind nur natürlich erscheinen läßt.

Es war eine ebenso würdige als erhebende Feier, an der sich die Mitglieder des sächsischen Landesvereins, des preußischen Subaltern-Beamten-Vereins, des Vereins der Beamten vom Thüringer Bahnhof (Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein) und des Cölner Verbandes der Mittleren zahlreich mit ihren Angehörigen betheiligten. Als Ehrengäste nahmen Theil die Herren Regierungsrath Dorner, Verkehrs-Inspektor Meyer und Betriebs-Inspektoren Fahrenhorst und Kother. Auch aus Halle waren erfreuerlicherweise eine Anzahl Kollegen erschienen. Den Vorsitz führte Herr Güter-Expedient Försterling (Eilenburger Bahnhof). Er eröffnete die Feier mit folgenden Worten:

„Hochgeehrte Festgenossen! Zahlreich haben wir uns heute hier vereint, um die 25. Wiederkehr des Tages festlich zu begehen, an dem das Deutsche Reich erstand, an dem sich unser geliebter und verehrter König Wilhelm in Versailles die Kaiserkrone auf sein Haupt setzte. Unser alter Erbfeind hatte es gewagt, maßlose Forderungen an unseren, in Bad Ems zur Kur weilenden König zu stellen, die nicht nur von diesem, sondern von dem ganzen deutschen Volke mit Entrüstung zurückgewiesen wurden. Auf die Kriegserklärung vom 19. Juli 1870 erfolgte ein einmüthiges Aufstehen des ganzen Volkes, der furor teutonicus erwachte, und die Einigkeit der deutschen Fürsten führte das deutsche Heer von Sieg zu Sieg bis zu dem Tage, an dem die Kaiserkrone unserem nunmehr hochseligen Könige Wilhelm überreicht wurde. — ‚Welch eine Wendung durch Gottes Fügung!' so lautete des frommen Königs Ausspruch, und, verehrte Festgenossen, können wir uns einen stärkeren Gegensatz denken, als wie er hier zu Tage getreten? ‚Gedemüthigt und zerkleinert sollte das verhaßte Preußen werden — ein einiges Deutschland, die strahlende Kaiserkrone, bildete den Abschluß jenes gewaltigen Ringens, war der Preis, für den Tausende deutscher Männer freudig ihr Leben dahingaben.' — Darum wird der 18. Januar ein Freuden- und Ehrentag für das deutsche Volk sein und bleiben, so lange das Deutsche Reich existirt, so lange ein deutscher Arm noch den Degen führt. Zur Feier dieses Tages haben wir uns, verehrte Festgenossen, die Eisenbahnbeamten Leipzigs und der Nachbarstationen, sächsische sowohl wie preußische, heute hier in so imposanter Zahl und zwar zum ersten Male vereint, und es erfüllt mich mit Stolz und Freude, daß unsere Vereinigung gerade an dem Tage erfolgte, an dem das Deutsche Reich erstand. Freudig sind Sie, meine verehrten Herren von der sächsischen Staatsbahn, unserer Einladung gefolgt, diesen Tag vereint mit den preußischen Kollegen zu feiern, und ich habe nur den Wunsch, daß das heute durch das gemeinsame Fest um uns geschlungene Band der Kameradschaft, der Kollegialität sich fest und fester um uns winden möge. Indem ich mir gestatte, Sie verehrte Festgenossen herzlich willkommen zu heißen, sage ich Allen, namentlich unseren Herren Vorgesetzten für Ihr zahlreiches Erscheinen unseren herzlichen Dank. Möge die heutige Feier einen würdigen Verlauf nehmen und die Erinnerung an diesen Tag noch lange in unseren Herzen nachklingen! Das walte Gott!"

Kreutzers unvergänglich schönes Quartett „Das ist der Tag des Herrn", vorgetragen vom Männergesangverein zu Lindenau, verlieh diesen Worten noch die volle Weihe, und darauf erfolgte die Festrede des Herrn Gymnasial-Oberlehrer Dr. Beer. Gestattete es der Raum, so gäben wir diese in allen ihren einzelnen Theilen so tief ergreifende Rede im Wortlaut wieder. Doch müssen wir uns darauf beschränken, zu erwähnen, daß der Herr Redner, beginnend mit einem Danke zum allmächtigen Gott, der uns einen 25jährigen Frieden geschenkt, die Versammlung zurückführen in jene Zeit der Erniedrigung, da Kaiser Wilhelm I. noch ein Kind war und seine unvergeßliche Mutter, die Königin Luise, in ihrem Schmerze über die Bedrückung ihres Landes durch den korsischen Eroberer die Goethe'schen Worte niederschrieb:

„Wer nie sein Brod mit Thränen aß,
Wer nie die kummervollen Nächte
Auf seinem Bette weinend saß,
Der kennt euch nicht, ihr himmlischen Mächte."

Das Volk lag im Banne der Fremdherrschaft und erst die flammenden Worte eines Fichte und vieler anderer der Edelsten vermochten es dahin zu bringen, daß es sich erhob und das Joch abschüttelte. Die Völkerschlacht bei Leipzig befreite Deutschland von Bonapartes Tyrannenherrschaft, aber was das Schwert gut gemacht, das verdarben die Federn der Diplomaten; der helle Jubel über die Befreiung Deutschlands erlag unter dem „Leichentuch der Reaktion"; Männer wie Fichte und Arndt, die Edelsten der Nation mußten es sich zur Zeit der Demagogenriecherei gefallen lassen, wegen ihrer Vaterlandsgedanken verfolgt zu werden. Deutschland vermochte sich nicht zu erheben zu dem, was sein Volk ersehnte: zur Einigkeit und zu einem deutschen Kaiserreiche. Aber Bismarck's unsterbliches Wirken, Moltke's Feldherrngenie und König Wilhelm I. Anspruchslosigkeit, die so erhaben im Spiegelsaale zu Versailles zur Geltung kam, brachten dem deutschen Volke das heißersehnte Reich. Im Weitern gedachte Redner der Verdienste des Kaisers Friedrich und seines Sohnes Kaiser Wilhelm II., der Bundesfürsten mit König Albert an der Spitze, ihnen Allen wie dem Deutschen Reiche galt sein dreimal begeistert widerhallendes Hoch.

Reicher Beifall lohnte Herrn Dr. Beer für seine ergreifende und hellste Begeisterung erweckende Rede.

In angenehmer Abwechselung folgten nun allgemeine Gesänge mit Orchester-Vorträgen der beliebten Curth'schen Musikkapelle und weitere Ansprachen und gesangliche Darbietungen. Es würde zu weit führen, alle Einzelheiten ausführlich zu schildern. Vielen Beifall fand das Quodlibet aus „Soldatenleben" von Julius Otto, dargestellt von etwa 20 Herren und einer Dame als Marketenderin, und nicht minder das humoristisch-patriotische Terzett der Herren Hempe, Bäcker und Kirchhof. Nicht unerwähnt bleibe auch der Vortrag des in Bismarckmaske auftretenden Herrn Stations-Assistent Riethhausen. Zwischen diese Vorträge hinein flochten sich die Ansprachen der Herren Betriebs-Sekretär Haessel auf die Armee, Magazin-Verwalter Möbius auf den Fürsten Bismarck und Betriebs-Sekretär Götz auf die Frauen vom rothen Kreuz und die Königin Karola von Sachsen. Auf Vorschlag des Vorsitzenden, Herrn Försterling, wurden unter jubelndem Beifall folgende Telegramme abgesandt:

Sr. Majestät dem Deutschen Kaiser, des Deutschen Volkes Haupt und Hort, dem Schirmherrn der Deutschen Einheit, erneuern das Gelübde unverbrüchlicher Treue

Die sächsischen und preußischen Eisenbahn-Beamten zu Leipzig.

Sr. Majestät dem König von Sachsen, ihrem allgeliebten König und Herrn, dem Mitbegründer des neuen Kaiserreichs, dessen Geburtstag wir begehen, senden ehrfurchtsvollste Grüße aus festlicher Versammlung

Die sächsischen und preußischen Eisenbahn-Beamten zu Leipzig.

Sr. Durchlaucht dem Fürsten Bismarck, der das Sehnen des Deutschen Volkes nach Einheit verwirklichte und von seinem gewaltigen Lebenswerke ausruht, senden die Versicherung unverlöschlichen Dankes

Die sächsischen und preußischen Eisenbahn-Beamten zu Leipzig.

Das schöne Fest wird allen Theilnehmern dauernd in lebendiger Erinnerung bleiben. Möge es für immer das Symbol des vereinten Strebens der preußischen und sächsischen Berufsgenossen vom Flügelrade bleiben!

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betr. Kaisers-Geburtstagsfeier.

In Hannover hat sich ein 12-gliederiger Festausschuß gebildet zur Vorbereitung einer würdigen Feier des diesmaligen Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers. — Es soll damit gleichzeitig die Feier der 25jährigen Wiederkehr des Tages verbunden werden, an welchem die Wiedererrichtung des Deutschen Reiches stattgefunden. Die Feier soll in die Form eines großen Kommerses gekleidet werden, welcher am 28. ds. Mts. in dem großen neuerbauten Tivoli-Festsaal stattfinden soll. Die Feier ist eine allgemeine, allen Eisenbahnbeamten zugängliche, ohne Rücksicht auf Vereine. Unter solchen Umständen hat sich auch der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein diesem Vorhaben angeschlossen, ausgehend von dem Gedanken, daß eine so hohe patriotische Feier mehr eine Sache Aller ist und sein müsse, als eine in mehrere Vereine getheilte Festlichkeit.

Betr. Einsendung der Beiträge und General-Versammlung.

Wir ersuchen nochmals um gefl. prompte Einsendung der Beiträge, welche aus dem Jahre 1895 restiren. Die General-Versammlung kann nicht eher stattfinden, bis die Jahresrechnung abgeschlossen ist. Der Abschluß dieser hängt aber ab von dem Eingang der für das abgelaufene Jahr fälligen Beiträge.

Betr. Kautionsstellung.

Wir sind in der Lage, für alle Beamten Kautionen in allen Summen, ohne Bürgschaftsforderung, zu stellen. Beamte anderer Verwaltungszweige sind nicht ausgeschlossen. Bedingungen sehr günstig. Abtragung nicht erforderlich, aber nach Belieben der Nehmer auch gestattet. Bereits gestellte Kautionen können beliehen werden.

Anträge werden jederzeit entgegen genommen von der

Hannover, 20. Januar 1896. **Die Vereins-Verwaltung.**
Ch. Schirmer, Direktor.

Ortsverein Northeim i. H.

Die nächste Vereins-Versammlung findet am **Sonntag den 2. Februar ds. Js.**, Nachmittags 3 Uhr, im „Hotel zum Stern" hierselbst statt.

Der Vorstand.
Köneke. Engelhardt.

Digitized by Google

Ortsbezirk Berlin.

Festkommers der Eisenbahnbeamten zur **Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers** und des **25jährigen Jubiläums des Deutschen Reiches** am Dienstag, den 28. Januar 1896, Abends von 8½ Uhr ab in den Räumen des „Feenpalastes", Burgstraße, veranstaltet vom Ortsbezirk Berlin des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Der großartige Verlauf der Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers im vergangenen Jahre legt uns die Pflicht auf, bei der diesjährigen Feier andere Prinzipien walten zu lassen. Wir konnten im vergangenen Jahre nicht ahnen, daß so viele Tausende von Eisenbahn-Beamten sich uns anschließen würden und bedauern wir lebhaft, daß mancher vor dem überfüllten Saale umkehren mußte. Entgegen dem vorigen Jahre (6600 Programme) geben wir in diesem Jahre bestimmt nur 3000 Programme aus, welche als Einlaß-Legitimation dienen. Jedem Inhaber ist es gestattet, Platz zu nehmen, wo es ihm beliebt. Eine Eintheilung nach Saal und Gallerien findet nicht wieder statt. Bei einer Anzahl von 3000 Personen wird jeder bequem Platz finden, und die jetzige neue und erfahrene Direktion des Feenpalastes giebt die Garantie, daß jeder nach seinem Belieben aufgewartet und bedient werden wird. — Wir bitten, sich recht bald mit Programmbüchern versehen zu wollen, da keinesfalls eine weitere Auflage erfolgt. Jedes Vereinsmitglied hat das Recht, zwei Herren gegen Lösung der Programmbücher einzuladen. Auch an die übrigen Eisenbahnbeamten, welche als Freunde des Vereins mitfeiern wollen, werden Programmbücher verabfolgt. Freie Fahrt nach Berlin ist beantragt. — Programmbücher sind für den Preis von 50 Pfennig zu haben bei den Stations-Assistenten: Scharr, Direktionsbureau Zimmer 258; Tillich, Anhalter Personen-Bahnhof; Müller, Anhalter Güter-Bahnhof; Tornau, Stationskasse Potsdamer Bahnhof; Antholz in Potsdam; Zimmermann in Grunewald; Rieck, Lehrter Hauptbahnhof; Zingler, Schlesischer Personen-Bahnhof; Strenger, Johannisthal; Reichert, Görlitzer Bahnhof; Beßrich, Rummelsburg Rgb.; Heinz, Lichtenberg; Heske, Central-Viehhof; Degenhardt, Pankow Rgb.; Ulbrich, Stettiner Bahnhof; Hagenow, Potsdamer Bahnhof.

Alle Vereinsmitglieder im deutschen Vaterlande sind zu dieser großartigen Feier herzlich willkommen.

Berlin, den 8. Januar 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Scharr, Stat.-Assist. Vorsitzender. — Fracke, Stat.-Assist. Stellv. Schriftführer. — Tornau, Stat.-Assist. Schatzmeister.

Offizieller Theil. 1. Festmarsch aus dem Tannhäuser: „Einzug der Gäste auf der Wartburg" (Wagner). 2. Ouverture: „Leichte Kavallerie" (Suppé). 3. „Herzog von Braunschweig", Armeemarsch Nr. 9 (1806). 4. Festrede des Bezirks-Vorsitzenden Stations-Assistent Scharr. 5. Chorlied Nr. 1: „Heil Dir im Siegerkranz". 6. Prolog zum ersten lebenden Bild; verfaßt und gesprochen von Herrn Stations-Vorsteher Pfeiffer-Wannsee. 7. Lebendes Bild: „Verherrlichung des Kaisers". 8. Chorlied Nr. 2: „Ich bin ein Preuße, kennt ihr meine Farben". 9. „Parademarsch", Armeemarsch Nr. 62 (Prinz Albrecht). 10. Lebendes Bild: „Mit Gott für König und Vaterland". 11. Chorlied Nr. 3: „Es braust ein Ruf wie Donnerhall". 12. „Soldateska" 1870/71 (Seidenglanz). 13. Elektro-technisch-musikalische Huldigung. 14. Chorlied Nr. 4: „Deutschland, Deutschland über Alles". 15. Torgauer Marsch. 16. Armeemarsch Nr. 7. — Die Musik wird ausgeführt von der auf 40 Mann verstärkten Hauskapelle des Feenpalastes unter Leitung des Kapellmeisters Alfred Sommerfeld.

Fidelitas. 1. „Mit Gott für Kaiser und Reich", Marsch von Lehnhardt. 2. Chorlied Nr. 5: „Bahn frei". 3. Chorlied Nr. 6: „Dem Kaiser". 4. Chorlied Nr. 7: „Der Gemüthlichkeit". — In der Fidelitas tritt das gesammte Künstlerpersonal des Feenpalastes auf.

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonnabend, den 25. Januar 1896, Abends 8 Uhr im großen Saale des „Hofjägers" **Kaiser-Geburtstags-Feier.**

Programm: 1. Einzugsmarsch aus Tannhäuser von Wagner. 2. Jubel-Ouverture von Weber. 3. Begrüßungsansprache. 4. Deutsches Weihelied von M. Claudius (Gemeinschaftliches Lied). 5. Fanfare. 6. Festrede. 7. „Dem Kaiser!" von Friedr. Schulze (Gemeinschaftliches Lied). 8. **Im Zeichen des Verkehrs,** Festspiel zum 25. Januar 1896 von Friedr. Schulze. Personen: Ein Fuhrmann, ein Postillon, ein Lokomotivführer, ein Matrose, ein Luftschiffer. — „Heil Dir im Siegerkranz", Vers 1 und 2. — 9. Das Lied der Deutschen von Hoffmann von Fallersleben (Gemeinschaftliches Lied). 10. Königs-Polonaise von Bilse. 11. „Der Kaiserzug" von A. Roß (Gemeinschaftliches Lied). 12. Schluß-Ansprache. 13. Potpourri über patriotische Lieder, von Conradi.

Alle Eisenbahnbeamten, Hilfsbeamten und ständigen Arbeiter in Magdeburg, sowie die auswärtigen Mitglieder sind hierzu freundlichst eingeladen.

Der Bezirks-Vorstand.

Ortsgruppe Meppen.

Die **Feier des Geburtstages Seiner Majestät des Kaisers** findet am Sonntag, den 26. ds. Mts., Nachmittags 4 Uhr im Vereinslokale statt. Zahlreiches Erscheinen ist erwünscht.

Der Vorstand.
Meisner. Starp.

Ortsverein Braunschweig.

Zur **Feier des Geburtstages Kr. Maj. des Kaisers** findet am 29. ds. Mts., Abends 8 Uhr ein **Familienabend,** verbunden mit **Vorträgen** und nachfolgendem **Kränzchen,** im „Hotel Sächsischer Hof" statt. Die Herren Mitglieder nebst Familienangehörigen, sowie Freunde und Gönner des Vereins ladet hierzu ergebenst ein

Der Vorstand.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Chemnitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" statt. Beginn Nachmittags punkt 1 Uhr.

Unter Bezugnahme auf § 17 des Statuts erbitten wir uns etwaige Anträge bis spätestens den 20. Februar ds. Js.

Chemnitz, den 8. Januar 1896.

Der Bezirksvorstand.
Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Ortsgruppe Chemnitz.

Freitag, den 7. Februar a. c., Abends 8½ Uhr wird im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" hier zwecks Besprechung der den Verein berührenden Tagesfragen eine **Ortsgruppen-Versammlung** abgehalten werden.

Die Mitglieder werden hierzu mit dem Bemerken ergebenst eingeladen, etwaige Wünsche in Bezug auf die wirthschaftlichen, geselligen und sonstigen Einrichtungen, sowie auf die bevorstehenden Neuwahlen ꝛc. zum Ausdruck zu bringen.

Chemnitz, den 8. Januar 1896.

Der Vorstand.
Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Crailsheim.

Am Freitag, den 14. Februar, Abends 8 Uhr findet in den Lammsälen hier unsere **Fastnachts-Unterhaltung** mit Tanz und komischen Aufführungen statt, wozu die verehrl. Mitglieder des Bezirks und die benachbarten Vereine mit ihren Angehörigen freundlichst eingeladen werden.

Crailsheim, den 18. Januar 1896.

Vorsitzender Wahl. Schriftführer Metzler.

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Gutachten, betr. Umzugskosten-Vergütung.

N. N. Auf Ihre Frage ist zu erwidern, daß der Bescheid der Königl. Direktion richtig ist. Erfolgt die Versetzung eines bis dahin außeretatsmäßig im Eisenbahndienste angestellten Beamten an einen anderen Ort zum Zwecke der erstmaligen etatsmäßigen Anstellung, so ist ein Anspruch auf Umzugskosten oder Miethsentschädigung, weil dieser nur bei Versetzungen aus einer etatsmäßigen Stelle zusteht, überhaupt nicht und insbesondere auch dann nicht begründet, wenn ausnahmsweise die Stelle mit rückwirkender Kraft verliehen wird. Den zu Umzugskosten nicht berechtigten Beamten kann zur theilweisen Deckung ihrer durch den Umzug veranlaßten Ausgaben eine mäßige Entschädigung als Beihilfe gewährt werden. Es kann demnach nur ein nochmaliges Gesuch an die Königl. Direktion event. an den Herrn Minister unter Berufung auf die seiner Zeit ertheilte Zusage des damaligen Betriebsdirektors empfohlen werden.

Zur gefälligen Beachtung!

Preisermäßigung.

Die beiden Kalender-Ausgaben für 1896:

Deutscher Eisenbahn-Kalender
(Taschenbuch)
und
Deutscher Flügelrad-Kalender
(Familienbüchlein)

werden, soweit der Vorrath noch reicht, von jetzt ab zu **ermäßigtem Preise** abgegeben und zwar wie folgt:

an Mitglieder zu Mk. 1,10 (statt Mk. 2) bez. 0,35 Mk.
an Nichtmitglieder zu Mk. 1,25 bez. 0,40 Mk.

Rabattgewinn an die Vereinskassen 10 %. Auf je 10 Exemplare ein Freiexemplar.

Auf den ausgegebenen Listen, soweit sie noch zu erreichen sind, wollen die Herren Vertrauens- und Obmänner den Preis gefl. entsprechend ändern, bez. die Preisermäßigung anderswie bekannt geben.

Leipzig-Gohlis, den 18. Januar 1896.

Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 5. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 30. Januar 1896. München.

Aus dem preußischen Staats-Eisenbahn-Etat pro 1896/97.

Die Gesammteinnahmen der vom Staate verwalteten Eisenbahnen sind veranschlagt auf 1 027 173 187 M. (gegen 985 135 213 M. pro 1895/96), pro 1896/97 also mehr: 42 037 974 M. Die Ausgaben: I. Dauernde Ausgaben: a) Besoldungen der Beamten (Tit. 1) pro 1896/97 133 434 300 M. (2 107 200 M. mehr als 1895/96, b) Pension für den früheren Direktor der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft ꝛc. 6150 M., Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten 173 42 000 M., andere persönliche Ausgaben: Remuneritung von Hilfsbeamten, Löhne und Stellenzulagen 87 643 300 M., Tagegelder, Reisekosten, Umzugskosten ꝛc. 23 313 700 M., außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen 3 763 300 M., für Wohlfahrtszwecke 18 396 700 M. u. A. m., ferner für die Ministerial-Abtheilungen des Eisenbahnwesens 1 460 539 M., Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen 3 644 000, zusammen 585 273 772 Mk., II. Einmalige außerordentliche Ausgaben 40 692 000 M., mithin ein Ueberschuß von 397 563 415 M. (gegen 1895/96 mehr 17 075 951 M.)

Allgemeine Erläuterungen. Die seit Einführung der neuen Verwaltungsordnung der Staatseisenbahnen gemachten Wahrnehmungen lassen, trotzdem wegen der Kürze der Zeit ein im Einzelnen abschließendes Urtheil noch nicht angänglich ist, schon jetzt mit Sicherheit erkennen, daß die von der wesentlich vereinfachten Verwaltung in der Denkschrift von 1894 erwarteten Vortheile sich dauernd erzielen lassen werden. Die für das Etatsjahr 1895/96 in Ausführung des Etats in Aussicht genommene Ersparniß durch Verminderung des Personals und sonstiger allgemeinen Verwaltungskosten konnten auch für 1896/97 voll berücksichtigt werden. Ein Zugang an Personal hat nur für die neu eröffneten Bahnstrecken und die neu vom Staate erworbenen Eisenbahnen stattgefunden, in Folge Einschränkung des mechanischen Schreibwesens sind das Zeichner- und Kanzleipersonal vermindert, die nichttechnischen, technischen Bureau- und Rechnungsbeamten dagegen vermehrt worden. Im höheren Dienste sind in einigen Direktionsbezirken die Streckenbezirke unter Verminderung der Zahl der Dezernenten vergrößert, in anderen dagegen für die Geschäfte der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht neue Dezernate eingerichtet worden, der Ausgleich soll durch die Bauinspektoren erzielt werden.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Zahl der pro 1896/97 vorgesehenen Dezernenten.

Die eingreifende Umgestaltung und Vereinfachung des Etats- und Finanzwesens hat wesentlich zur Verminderung der Verwaltungskosten beigetragen, wie die dadurch erzielten wirthschaftlichen Vortheile an den bisherigen Finanzergebnissen der Eisenbahnverwaltung deutlich erkennen lassen. Die Betriebseinnahmen der vom Staate verwalteten Eisenbahnen ergeben einen Ueberschuß

	Etatsmäßige			Zusammen
	Direktionsmitglieder	Bauinspektoren	diätarische Beamte	
Administrat. Beamte	136 (135)	—	15 (14)	151 (149)
Beamte d. Ingenieurfaches:				
Beamte für Betrieb .	93 (92)	17 (18)	—	122 (122)
„ „ Neubau .	7 (7)	5 (5)	—	
„ des Maschinenbaufaches	32 (26)	18 (26)	—	50 (52)
	268 (260)	40 (49)	15 (14)	323 (323)

(Die eingeklammerten Zahlen gelten für das Etatsjahr 1895/96.)

pro 1896/97 von 440 138 700 Mk. (25 881 200 Mk. mehr als 1895/96). Die Einnahmen wären höher zu veranschlagen gewesen, wenn die Reichs-Postverwaltung die Leistungen der Eisenbahn-Verwaltung voll vergüten würde (schon um 22 750 416 M. höher pro 1895/96).

Im Vergleich zu 1895/96 sind für 1896/97 2500 Personen mit einem Einkommen von 5 740 000 Mk. weniger vorgesehen, diesem Minderbedarf steht aber der Mehrbedarf von 5704 Personen gegenüber: 1482 Gehilfen und Arbeiter für Neubauzwecke, 1510 Beamte und Arbeiter für die neu erworbenen Eisenbahnen, 960 Beamte und Arbeiter für neueröffnete Bahnlinien, 485 Arbeitskräfte für die Ausdehnung der Bahnsteigsperren ꝛc., 1070 Personen in Folge erhöhten Personen- und Güterverkehrs und der damit verbundenen Geschäfte, Vermehrung der Personale auf den Bahnhöfen Rixdorf, Treptow, Walm, Nienburg u. a., 192 Arbeitskräfte für das Dienstpersonal auf der Berliner Stadt- und Ringbahn in Folge der bevorstehenden Gewerbe-Ausstellung und 5 beurlaubte höhere etatsmäßige Beamte.

Das Staatseisenbahnnetz hat gegenüber dem Stande zur Zeit der Aufstellung des Etats für 1895/96, abgesehen von den neu zur Eröffnung gelangten Bahnlinien, namentlich durch den Hinzutritt der im Jahre 1895 vom Staate erworbenen Thüringischen Bahnen, der Weimar-Geraer, der Saale- und der Werra-Eisenbahn, sowie der Eisenbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn und von Hildburghausen nach Friedrichshall eine nicht unbeträchtliche Erweiterung erfahren. Etatsmäßige Stellen für Beamte sind insgesammt 890 mehr vorgesehen als im Jahre 1895/96, von denen freilich ein großer Theil auf die Beamten der bezeichneten neu erworbenen Bahnen entfällt.

Der Veranschlagung der Aufwendungen an etatsmäßigen Gehältern liegen die nachstehend aufgeführten Normalgehälter zu

(Fortsetzung auf Seite 47.)

Digitized by Google

Uebersicht

über die Gehälter und Stellenzahl der etatsmäßigen Beamten der vom Staate verwalteten Eisenbahnen. Etat 1896/97.

Nr.	Beamtenklasse	Ordentliches Gehalt Mindest Mk.	Ordentliches Gehalt Höchst Mk.	Wohnungsgeld-Zuschuß Abthlg.	Zahl der etatsmäßigen Beamtenstellen für 1896/97	Zahl der etatsmäßigen Beamtenstellen für 1895/96	Mithin für 1896/97 mehr	Mithin für 1896/97 weniger	Bemerkungen
1	Präsidenten der Direktion		10500	II	20	20	—	—	zu Nr. 3. In Folge Eröffnung neuer Bahnstrecken im Direktionsbez. Posen 1 neue Betriebsinspektion. Direktion Erfurt 4 Betriebsinsp., 2 Maschineninsp., 1 Verkehrsinsp. neu gebildet. zu Nr. 4. Wegfallend 8 Stellen für maschinentechn. Bauinspektoren und 1 maschinentechn. Bauinspektorstelle f. den anderweitig veranschl. Vorstand des Abnahmeamtes in Essen a. Ruhr. zu Nr. 6a. Die zum 1. April 1896 noch vorhandenen 31 Betriebskassenrendanten sollen in Stellen v. Hauptkassenkassirern (9) und Eisenbahnsekretären (22) beschäftigt werden. zu Nr. 8. Von zum 1. April 1896 vorhandenen 134 Betriebs- und Verkehrskontroleuren werden 53 als Betriebskontroleure und 81 in Stellen von Kassenkontroleuren u. Eisenbahnsekretären beschäftigt. zu Nr. 9. Von den 4 neuen Stellen sind 3 als Werkstättenvorsteher für die besonders schwierigen Betriebswerkstätten in Berlin (Schles. Bahnh.) und Kassel und bei der Gasanstalt in Köln (Nippes) bestimmt, 1 Stelle dagegen für einen maschintechn. Eisenbahnkontroleur in Gleiwitz erforderlich. zu Nr. 10a. Von den 6422 etatsmäß. Bureaubeamtenstellen sind $^3/_8$ für Bureaubeamte I. Kl. u. $^5/_8$ für solche II. Kl. auszubringen, so daß sich als dauernd. Bedarf ergiebt: 2408 Eisenbahnsekretärstellen u. 4014 Bureaubeamtenstellen II. Kl. An Betriebssekretären sind vorerst nur 2150 vorgesehen, so daß noch 2047 Stellen für nichttechnische Eisenbahnsekretäre, außer 18 Stellen für die neu erworbenen Bahnen bleiben. zu Nr. 10b. Ohne die neu erworbenen Bahnen sind 500 Stellen für techn. Eisenbahnsekr. vorzusehen, mit Rücksicht aber auf die zahlr. techn. Betriebssekretäre vorerst nur 485 eingestellt. Die 8 neuen Stellen sind für die neu erworb. Bahnen in Zugang gebracht. zu Nr. 11a. Die neuen Stellen sind bestimmt für die (statt der früh. Eisenbahnbetriebskassen) neu einzuricht. Stationsk. in Berlin, Potso. u. Lehrt. Bhf., Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, sowie Hamburg B. und Kiel. zu Nr. 11b. 2 Stellen f. die Güterabf.-Stellen in Bremerhaven u. Oswiencim, 1 Stelle f. die in Gera bestimmt. zu Nr. 12. 3 Stat. II. Kl. (Hamburg Sternschanze u. Quai rechts u. Wilhelmsburg) in Stat. I. Kl. umgew., 2 neue Stell. f. Koburg u. Meiningen bestimmt. zu Nr. 13. Die Stelle kommt bei den Werkmeistern in Abgang. zu Nr. 14a. 1 Stelle f. die neuen Bahnstrecken, 10 Stell. f. die neu erworb. Bahnen bestimmt, 6 Stell. in Abgang. zu Nr. 14d. Für 9 besond. schwier. Stell. Bahnmeister I. Kl. neu vorgesehen. zu Nr. 15a u. b. 24 Zeichner- und 67 Kanzlistenstell. I. Kl. künft. wegfallend. zu Nr. 18a. 9 Stellen f. Bahnmeister werden in Stellen I. Kl. umgewand., 21 Stell. durch Zusammenlegung von Bahnmeistereien gespart, dagegen sind 8 Bahnmeistereien, u. zw. 7 f. d. neuen Bahnlinien u. 1 durch Theilung einer zu ausgedehnten Bahnmeisterei zu bilden. 29 Stell. kommen außerdem für d. neu erworb. Bahnen in Zugang.
	a) Stationskassen-Rendanten	2400	3200	IV	48	41	7	—	
	b) Güterexpeditions-Vorsteher				123	120	3	—	
12	Stations-Vorsteher I. Klasse	2100	3200	IV	326	321	5	—	
13	Materialien-Verwalter I. Klasse	2100	3000	IV	85	84	1	—	
14	a) Stations-Vorsteher II. Klasse	1800	2600	IV	917	912	5	—	
	b) Stationseinnehmer				274	273	1	—	
	c) Güterexpedienten				774	766	8	—	
	d) Bahnmeister I. Klasse				409	400	9	—	
	e) Werkmeister				650	643	7	—	
	f) Schiffskapitäne I. Klasse				2	2	—	—	
15	a) Zeichner I. Klasse	1650	2700	IV	99	103	—	4	
	b) Kanzlisten I. Klasse				165	180	—	15	
16	Betriebssekretäre:								
	a) nichttechnische (wegfallend)	(1500	2700)	IV	4840	4965	—	125	
	b) technische (wegfallend)				142	142	—	—	
17	a) Bureauassistenten	1500	2200	IV	31	31	—	—	
	b) Zeichner				213	216	—	3	
	c) Kanzlisten				521	528	—	7	
	d) Stationsverwalter, Stationsassistenten				9619	9455	164	—	
	e) Materialien-Verwalter II. Klasse				174	170	4	—	
	f) Schiffskapitäne II. Klasse				6	6	—	—	
18	a) Bahnmeister	1500	2100	IV	1572	1565	7	—	
	b) Telegraphenmeister				178	172	6	—	
19	a) Lokomotivführer	1200	2000	IV	7960	7892	68	—	
	b) Schiffsmaschinisten				8	8	—	—	
	c) Maschinisten b. d. elektr. Beleuchtungsanl.				18	10	8	—	
20	a) Telegraphisten	1200	1800	V	1727	1680	47	—	
	b) Lademeister				2143	2122	21	—	
21	a) Rangirmeister	1200	1600	V	1642	1628	14	—	
	b) Wagenmeister				1031	1028	3	—	
	c) Werkführer				670	670	—	—	
22	a) Zugführer	1100	1500	V	2581	2556	25	—	
	b) Steuerleute				12	12	—	—	
23	Packmeister	1100	1500	V	2286	2263	23	—	
24	a) Weichenst. I. Klasse, Haltestellen-Aufseher	1000	1500	V	3134	3029	105	—	
	b) Lokomotivheizer				7960	7892	68	—	
	c) Maschinenwärter				685	651	34	—	
	d) Magazinaufseher				195	193	2	—	
	e) Billetdrucker				77	76	1	—	
	f) Kassendiener				59	393	2	—	
	g) Bureaudiener				336				
	h) Trajektheizer				14	13	1	—	
	i) Brückengeldeinnehmer				20	20	—	—	
24a	Schiffsbrückenaufseher und Schiffsbrückenwärter	900	1500	V	21	21	—	—	
25	a) Portiers	800	1200	V	700	704	—	4	
	b) Bahnsteigschaffner				155	155	—	—	
	c) Weichensteller				13114	12972	142	—	
	d) Krahnmeister				5	5	—	—	
	e) Brückenwärter				124	131	—	7	
	f) Schaffner				10243	10130	113	—	
	g) Bremser, Wagenwärter								
	h) Matrosen				26	26	—	—	
26	a) Bahnwärter	700	900	V	14952	14860	92	—	
	b) Krahnwärter				4	6	—	2	
	c) Nachtwächter				702	704	—	2	
	Summa:				97483	96593	890		

Digitized by Google

Grunde, welche denen des Vorjahres entsprechen. Statt „Bahn- und Werkstätten-Ingenieure und Kassenrevisoren" ist die Bezeichnung „technische Eisenbahn- bezw. Kassenkontroleure" gewählt, bei den Weichenstellern 1. Klasse die Bezeichnung „Haltestellenaufseher" und bei den Bremsern „Wagenwärter" neu aufgenommen. Die Gehälter der etatsmäßigen Beamten sind mit Ausnahme derjenigen der Eisenbahn-Sekretäre (1800—3600 M. statt 2100—3600 M. und künftig für 21 statt 24 Dienstjahre bemessen) unverändert geblieben. Bei der Veranschlagung des Gehaltes nach Dienstalterstufen (ausschließlich der neu erworbenen Bahnen) ist dasjenige Gehalt zu Grunde gelegt worden, welches die Beamten ihrem Dienstalter entsprechend am 1. Oktober 1895 bezogen. Der Gesammtaufwand an Gehältern hat danach gegenüber dem Stande vom 1. Oktober 1894 eine beträchtliche Steigerung erfahren und wird voraussichtlich noch mehr steigen, da bei den meisten Beamtenklassen in Folge der in den letzten Jahren eingetretenen Stellenvermehrungen die Zahl der dienstjüngeren Beamten diejenige der dienstälteren Beamten übertrifft und daher anzunehmen ist, daß die durch das Aufsteigen der Beamten im Gehalte erforderlichen Mehraufwendungen durch die Minderausgaben in Folge Ausscheidens dienstälterer Beamten nur zum Theil werden ausgeglichen werden. Zur Erhöhung des Gehaltsaufwandes tragen ferner bei die aus Anlaß der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden erfolgten Beförderungen von Beamten zu Präsidenten, Direktions-Mitgliedern, Inspektions-Vorständen u. s. w., sowie die Vermehrungen der etatsmäßigen Beamtenstellen im Stations- und Abfertigungs-, Telegraphen-, Rangir-, Lokomotiv-, Zug-, Weichensteller- und Bahnwärterdienst im Etat 1895/96 und 1896/97. Im Ganzen wird durch das mit der Zunahme des Dienstalters verbundene Vorrücken der Beamten im Gehalt, sowie durch die bezeichneten Beförderungen und Stellenvermehrungen ein Mehraufwand gegen die Ausgaben des Jahres 1894/95 von rund 2317200 Mk. entstehen.

Bei den Wohnungsgeldzuschüssen ist gegenüber dem Jahre 1894/95 eine Mehrausgabe von 80000 Mk. und durch Besoldungserhöhungen für die außeretatsmäßigen Beamten und Gehilfen im mittleren Dienste eine solche von 250000 Mk. zu verzeichnen.

An Stellenzulagen für etatsmäßige Beamte der Betriebs-Verwaltung sind gegen 1894/95 rund 81900 M. mehr erforderlich, theils in Folge des Hinzutrittes der Stellenzulagen für Werkstätten- und Bahn-Ingenieure, theils in Folge Vermehrung der etatsmäßigen Beamten in Berlin und Frankfurt a. M., sowie durch Inbetriebnahme neuer Block-Signalstationen, Haltestellen und neuer und erweiterter Stellwerke, andererseits ist ein größerer Abgang an Stellenzulagen durch Einkommensverbesserungen der betreffenden Beamten zu erwarten.

Die Bahn- und Werkstätten-Ingenieure sollen mit Stellenzulagen bis zu 300 Mk. ausgestattet, im Uebrigen aber die bisherigen Grundsätze für Vertheilung der Stellenzulagen festgehalten werden. Beamte, welche Stellenzulagen zur Zeit beziehen, nach den Grundsätzen aber nicht erhalten sollen, behalten dieselben bis zur anderweiten Einkommensverbesserung.

An Stellenzulagen sind vorgesehen für:

1.	die mittleren Beamten des Stations-, Abfertigungs-, Bahn- und Telegraphenunterhaltungs-, Werkstätten- und Magazindienstes, einschließlich der Werkstätten-Ingenieure	544860 Mk.
2.	die Beamten des Telegraphen-, Rangir-, Wagenmeister-, Weichensteller- einschließlich Haltestellenaufseher-, Pförtner-, Bahnsteigschaffner-, Brücken- und Bahnwärter-, einschließlich Haltepunktwärter-, Lademeister-, Magazinaufseher- und Botenmeisterdienstes	1616720 „
3.	die Beamten des Fahrdienstes, einschl. Maschinen- und Bremswärter	215820 „
4.	den Vorstand des Rechnungs-Bureaus in Berlin (600 Mk.), die mittleren Bureaubeamten, einschl. der Kontroleure in Berlin und Frankfurt a. M. und die Bureau-Vorsteher	131400 „
	Im Ganzen:	2508800 Mk.

Die Ausgaben an persönlichen Zulagen etatsmäßiger Beamten werden sich im Jahre 1896/97 um 53000 M. niedriger stellen.

An Remunerationen und Unterstützungen für Beamte sind für das Jahr 1896/97 2648200 M. (62700 M. mehr als pro 1894 bis 1895) vorgesehen.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Nochmals zur Frage des Wagenmangels! (Eingesandt.)

Wenn ich in Nr. 46 dieses Blattes von 1895 von Entladen gewisser Wagenladungsgüter seiten des Stationspersonals spreche, um hierdurch einen schnelleren Umsatz der Wagen wenigstens in etwas zu erzielen, habe ich, wie auch auf Seite 504 Absatz 3—4 gesagt, nur Stationen gemeint, wo es eben die Platz-Verhältnisse gestatten. Ich gebe ja zu, daß ein großer Theil von Stationen bezüglich der Platzverhältnisse sehr schlecht gestellt ist, weiß auch sehr gut, welche hohe Summen mitunter nöthig sind, um auf gewissen Stationen auch nur den unbedingt noch erforderlichen Platz zu beschaffen, kenne auch die Schwierigkeiten, welche größtentheils mit Neuankäufen verbunden sind, glaube aber, daß auch ebensoviel mittlere und kleine Stationen vorhanden sind, welche nicht nur etwas disponiblen Platz, wenn nicht gar neben diesen noch Platzmiether aufzuweisen haben. (Von den zehn mittleren und größeren Stationen, auf denen ich bis jetzt stationirt war, sind mindestens sechs Stationen, die Platz zur Ablagerung gewisser hierzu geeigneter Wagenladungsgüter haben, — darunter vier Stationen mit vermietheten Plätzen, auch eine mit vermiethetem Boden — und sogar einige mit günstig gelegenem Gartenland.) Selbstverständlich muß da eine Ablagerung unterbleiben, wo eben unbedingt kein Platz vorhanden ist und es die Verhältnisse durchaus nicht gestatten. Was die Wagenladungsgüter anbelangt, welche auf Böden verladen werden müssen, so denke ich, daß sich bei gutem Willen doch bestimmt hier und da auch hierin Etwas schaffen ließe. Man bedenke, wenn von vielleicht 200 Stationen nur 100 Stationen hiervon Gebrauch machen könnten, ein Wagen anstatt 24 Stunden und noch länger nur 6 bis 8 Stunden steht,

Die Brautnacht.

Eine Erzählung aus dem Italienischen. Uebersetzt von K. Hug.

(Fortsetzung.)

Der Schutzmann faßte Karl am Arm und gab ihm einen Wink zu folgen, aber Karl widersetzte sich dem.

„Wohin wollen Sie mich führen?" fragte er ihn.

„Kommen Sie nur mit, ich werde Ihnen ein gutes Zimmer geben lassen, so daß Sie nicht einmal glauben werden, in einem Gefängniß zu sein."

„Im Gefängniß? Ich im Gefängniß! ich protestire!" und gegen den Beamten gewendet, sagte er: „Sie begehen einen Amtsmißbrauch — ich mache Sie für die Folgen verantwortlich — es ist offenbar, daß hier ein Irrthum vorliegt, den ich mir nicht erklären kann, um aber diese teuflische Verwirrung aufzuklären, bedarf ich meiner Freiheit, ich fange an zu vermuthen, daß ich das Opfer einer frechen Mystifikation bin — es muß eine Person im Spiel sein, die ein Interesse daran hat, die Ausführung meiner Reise zu hindern, — Sie sind verpflichtet, mir zur Entdeckung dieses Anschlags Beistand zu leisten, um den wahren Schuldigen zu fassen, und ich rathe Ihnen nicht, die Verantwortlichkeit auf sich zu nehmen, wenn diesem Schurken zu seinem Triumph Zeit gelassen wird!"

Diese Rede erschütterte etwas die Sicherheit des Beamten, der sich nun neuerdings unentschlossen zeigte und erwiderte: „Die Pflicht verlangt von mir, mich Ihrer Person zu versichern und der vorgesetzten Stelle sofort Bericht zu erstatten.

„Seien Sie ruhig, verschlimmern Sie nicht Ihre Lage durch zwecklose Widersetzlichkeit, ich werde sofort meinen Bericht an den Königlichen Staatsanwalt absenden, und Sie werden sich dann vor ihm rechtfertigen können."

„Lassen Sie mich unverzüglich dem Staatsanwalt vorführen, ich habe keine Zeit zu verlieren, er wird mir Gerechtigkeit widerfahren lassen — gehen wir auf der Stelle hin!"

„Es ist unmöglich! zu dieser Stunde ist der Herr Staatsanwalt beim Mittagessen."

„Aber wenn es sich um einen außergewöhnlichen, unerhörten, höchst seltenen Fall handelt, wenn es sich um Ehre und Freiheit der Bürger handelt. . ."

„Wenn es sich um einen Mord handelte, dann ja, aber wegen solcher Lappalien hat es keine Eile. . ."

„Nun, ich sage Ihnen im Voraus, daß es sich um einen Selbstmord handeln wird, denn wenn Sie mich in ein Zimmer einsperren lassen, so werde ich mir den Kopf an den Wänden zerschellen?! . ."

Bei dieser Drohung, die Karl mit entschlossenem Nachdruck und mit zwei Augen, die aus dem Kopf hervortraten, ausgestoßen hatte, zog der Beamte kräftig die Glocke.

Bald darauf erschien ein zweiter Schutzmann. Er befahl hierauf: „Führet diesen Herrn ins Gefängnis und saget dem Wärter, daß er ihn in Nummer 6 bringen und im Auge behalten solle."

Digitized by Google

wie viele Wagen würden da nur in einem Tage der Benutzung zeitiger wieder gestellt werden!

Was die Entladung der von mir angezogenen Güter anlangt, so glaube ich, daß diese wohl kaum von Jemandem besser, als vom Eisenbahnpersonale selbst erfolgen kann. Diese Leute, fortwährend nur mit diesen Arbeiten beschäftigt, führen selbstverständlich dieselben auch schneller aus, gehen auch vorsichtiger mit der betr. Waare um, jeder Griff gilt bei ihnen. Ein Möbelwagen, eine Dreschmaschine, ein Wagen mit Petroleumfässern, Künstlerwagen sind je von 2 bis 3 Mann in einer halben Stunde, ein Wagen mit Schleifholz, Brettern, Pfosten, großen Thonröhren, Kisten, Baugeräthen, Dachpappe mindestens in je 4 bis 5 Stunden entleert. Erst in neuerer Zeit sind auf hiesiger Station ein Wagen mit Petroleum von 2 Mann in einer halben Stunde, ein Wagen mit Schienen von 4 Mann und ein Wagen mit werthvollen Brettern für Stuhlbauer von 3 Mann in 4 Stunden entladen worden, und diese Arbeiten gingen eben deshalb so rasch, weil das Personal noch zu anderen Arbeiten nothwendig gebraucht wurde. Die Entladung dieser Wagen war zum Theil vom Empfänger beantragt.

Ich glaube, daß es vom Publikum mitunter nur gern gesehen würde, das Gut entladen zu bekommen, namentlich da, wo die örtlichen Verhältnisse eine schnelle Abfuhr nicht gestatten; glaube auch, daß sie die doch so geringe Platzmiethe im Verhältniß zu dem Wagenstandgeld event. einmal gern bezahlen, wenn sie z. B. ohne Heranziehung fremder Geschirre ihre Waare in einer etwas längeren Zeit abfahren können, und wird trotzdem die Waare innerhalb der Frist, welche für die Entladung der Wagen zugestanden, vom Lagerplatze abgeholt, zahlten sie gewiß auch das Entladelohn, welches ja in diesem Falle niedriger bemessen werden kann. (Vielleicht ein Wagen für 1,50 M. bis 1,75 M.) So gut wie das Publikum sich fügen muß in die vorgeschriebene Entladefrist, so gut es sich in einzelnen größeren Orten bezüglich der Zurollung der für sie ankommenden Güter durch den bahnseitig gestellten Rollfuhrunternehmer fügen muß, wenn es nicht bis zu einer gewissen Zeit im Jahre einen anderen Spediteur hierzu angiebt, so gut wird es sich auch fügen zur Entladung, ich sage nochmals, nur gewisser Güter seiten des Eisenbahnpersonals und dies eben nur auf solchen Stationen, wo es die Platzverhältnisse gestatten und eine Einführung dieses Gebahrens überhaupt mit wenig Kosten und Umständen verbunden ist.

Daß Wagenladungen, über welche die Annahme verweigert wird, wieder zurück oder weiter gingen, kommt ganz vereinzelt vor und würden dieselben einfach gegen Gebühr dann wieder verladen.

Daß sich Kohle, Koaks und Briquettes zum Entladen erst in Speicher nicht eignen, kenne ich aus eigener Erfahrung.

Auf Stationen nun, wo das Entladen gewisser Wagenladungsgüter angängig, durch das vorhandene Personal aber nicht gut bewältigt werden kann, würde sich eben die Annahme von Personal dementsprechend nothwendig machen, und verweise ich nochmals bezüglich dieses Punktes auf meine Auslassungen in Nr. 46 dieses Blattes vom vorigen Jahre.

Der Herr Verfasser des Artikels über Wagenmangel in Nr. 3 dieses Blattes beneidet mich, auf einer Station sein zu dürfen, wo Platz und Personal viel vorhanden. Ersteres ist im geringen Maße der Fall, letzteres jedoch nicht so beneidenswerth; denn ich selbst nehme öfter mein Frühstück wieder mit nach Hause, eben weil ich zum Genuß desselben keine Zeit fand, muß selbst mitunter mit zugreifen, Wagenschieben, Wagenauffangen, Weichenstellen u. s. w. Daß dann auch, nachdem man noch durch Erledigung schriftlicher Arbeiten sehr angestrengt ist, auch Mittagsbrod nicht immer schmeckt, ist nicht zu verkennen. Ebenso geht es den Arbeitern. Es giebt Tage im Eisenbahnbetriebe, welche sehr anstrengend sind, aber auch wieder welche, wo es einmal etwas ruhiger zugeht. Daß das Arbeiterpersonal sich schon „seit Jahren" ohne eine richtige Mittagspause begnügen sollte, bezweifle ich sehr, wird wohl auch kaum im Willen einer Verwaltung liegen. Tage, auch Wochen, ja; aber Jahre? nein!

Alle die von mir gegebenen Vorschläge wurden ja nur gemacht zu einem Versuche, sie können aber durchaus nicht maßgebend sein; ich glaubte eben nur, zur Abhilfe des Wagenmangels auch mein Weniges beitragen zu dürfen.

Was der Herr Verfasser des vorstehend erwähnten Artikels bezüglich der Stationsschlossereien vorschlägt, ist meiner Ansicht nach durchaus nur zu billigen. Durch Einrichtung kleiner Schlossereien mindestens auch auf Maschinenstationen würde letzteren schon manche Einsendung von reparaturbedürftigen Maschinentheilen an die Werkstätten erspart, auch könnte von den Schlossereien aus den in der Nähe gelegenen Stationen zeitiger die Kraft zur Reparatur z. B. heißgelaufener Wagen überwiesen werden. Edm. O., Stat.-Assist.

Sachsen. Am 24. dss. Mts. hat die Allgemeine Vorberathung des Kgl. Dekrets über die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe stattgefunden. Das Dekret ist von weiterem Interesse und sei deshalb hier mitgetheilt.

Ausgehend von den bis Ende 1895 fertiggestellten Arbeiten, berichtet dasselbe Folgendes: Bis Ende 1897 werden die noch ausstehenden Arbeiten am Abstellbahnhof und der Verbindungsbahn von Dresden-Altstadt nach Dresden-Neustadt einschließlich der Haltestelle „Wettiner Straße" und der neuen bereits im Bau begriffenen Elbbrücke fertig zu stellen, und ein Jahr später wird der betriebsfähige Ausbau des Personenhauptbahnhofs zu ermöglichen sein, so daß mit Ablauf des Jahres 1898 voraussetzlich alle die planmäßige Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe betreffenden Bauarbeiten links der Elbe ihre Erledigung gefunden haben werden. Für die neue viergleisige Eisenbahnbrücke stehen mit einer schon dem vorigen Landtag in Ansatz gebrachten Summe insgesammt 3050000 Mk. zur Verfügung, nachdem die Marienbrücke für 1500000 Mk., zahlbar am Tage der Uebergabe der Brücke, an die Stadtgemeinde verkauft worden ist. Mit den 3050000 Mk. glaubt man aller Voraussicht nach den Bedarf zu decken. Die speziellen Planungen für die Bahnhofsbauten rechts der Elbe sind in allen wesentlichen Theilen fertiggestellt. Es wird angängig sein, mit dem Umbau des Leipziger Bahnhofes zum gemeinsamen Güterbahnhofe für die in Dresden-Neustadt einmündenden Eisenbahnlinien alsbald zu beginnen und denselben so zu fördern, daß im Jahre 1898 der Umbau des Schlesischen Bahnhofs zum Personenbahnhofe Dresden-Neustadt begonnen werden kann. Die planmäßige Vollendung der Dresdner Bahnhofsbauten bis zum Ablauf des Jahres 1900 erscheint gesichert.

Für die Bauten, die nach den, dem vorigen Landtag vorgelegten Kostenanschlägen links der Elbe ausgeführt werden müssen, wird man mit der auf 42687500 Mk. sich beziffernden Gesammtsumme auskommen.

Karl raufte sich die Haare, stampfte mit den Füßen, verdrehte die Augen, allein die Männer faßten ihn unter den Achseln und schleppten ihn zum Zimmer hinaus. Nun sah er ein, daß er sich mäßigen müsse, um seine äußerst traurige Lage nicht zu verschlimmern, und in veränderter Tonart bat er, einige Worte sprechen zu dürfen.

„Ich bitte Sie noch um einen Augenblick," sagte er zu dem Beamten, „ich möchte das Geschehene meiner Familie telegraphiren.

„Ich bitte Sie, mir kein Hinderniß zu bereiten — bedenken Sie, es handelt sich um eine ehrbar junge Frau, die verlassen auf einer Bahnstation steht — vielleicht durch den Anschlag irgend eines niederträchtigen Schurken — man muß ein Verbrechen verhüten!"

„Gehen Sie ruhig! Ich bin gezwungen, Sie in Gewahrsam zu nehmen — aber ich verspreche Ihnen, soviel an mir liegt, keine Minute Zeit zu verlieren — bereiten Sie Ihr Telegramm vor — ich werde persönlich zum Staatsanwalt gehen, um ihm Alles mündlich mitzutheilen und es hängt dann von ihm ab, Sie noch mit dem letzten Zug abreisen zu lassen."

Diese letzten Worte erweckten in seiner trostlosen Seele ein letztes Vertrauen, sie schienen ihn zur Vernunft zu bringen. Er mußte sich in sein Schicksal ergeben; ja er sah sich sogar verpflichtet, dem Beamten für diese Versprechungen zu danken, und nach wiederholten Danksagungen mußte er sich ins Gefängniß abführen lassen.

Als er sich allein und in eine dunkle schmutzige Zelle mit doppeltem Verschluß eingesperrt sah, fing er bitterlich zu weinen an. Sein Glück war entschwunden. Wo war Adele? Was wird jener Schurke, der zu seinem Unglück in den gleichen Wagen gekommen war, mit ihr angefangen haben? War es Zufall oder teuflische List?

Er verwünschte das Leben und alle Niedertracht und Bosheit, die das Erdenleben verbittern und weinte lange über das menschliche Elend und die glückseligen Träume seiner Jugend, die in dem Augenblick verflogen sind, da er seine Lippen dem Gefäß nähern wollte, welches ihn von Liebe berauschen sollte.

Indessen waren die Thränen für ihn ein Abfluß des Schmerzes, sie schienen ihn etwas aufzurichten aus der tiefen Niedergeschlagenheit, der er verfallen war. Seine zerstreuten Gedanken sammelten sich wieder in Ordnung und ein Hoffnungsschimmer leuchtete wieder in seinem Gemüthe auf gleich dem Sonnenstrahl, der durch's Gewölke dringt. Vielleicht konnte der Staatsanwalt die Sache auf andere Art auffassen und das Räthsel lösen. Er zog das Fahrplanbuch aus der Tasche und sah, daß wirklich noch ein letzter Zug um 7 Uhr 55 von Vicenza abging; er sah auf die Uhr, es war noch nicht ganz 4 Uhr. Es verblieben somit noch vier Stunden bis zur Abfahrt, und er durfte annehmen, daß, wenn er dem Staatsanwalt auch zwei Stunden zum Mittagsmahl und zur Verdauung desselben bewillige, noch Zeit genug für ihn übrig blieb, um Alles aufzuklären und abzureisen. Freilich wurde die Verwirrung immer größer, und es wurde immer schwieriger, die Gattin wieder aufzufinden. In diesem Augenblick erwartete Adele ihn wahrscheinlich in Verona; aber wenn der Zug um 5 Uhr 16 dort

Digitized by Google

wenn nicht eine unerwartete Steigerung der Materialpreise oder Arbeitslöhne eintritt.

Für die Baugegenstände rechts der Elbe dagegen standen zu der Zeit des vorigen Landtags spezielle Kostenanschläge noch nicht zur Verfügung.

Nach den nunmehr aufgestellten speziellen Anschlägen für die Bauten rechts der Elbe steht eine weitere Erhöhung der Baukosten um nur 4313000 Mk. zu erwarten. Von dieser Summe wird jedoch mindestens die Hälfte durch solche Baulichkeiten beansprucht, die gegenüber den früheren Planungen ganz neu auftreten und um deswillen sogleich mit zur Ausführung gelangen sollen, weil sie entweder durch Betriebsersparnisse eine reichliche Verzinsung ihrer Kosten garantiren oder weil sich ihre in späteren Jahren sicher bevorstehende Ausführung nicht nur aus Betriebsrücksichten schon jetzt empfiehlt, sondern auch eine erhebliche Verbilligung der Baukosten erwarten läßt, wenn sie im unmittelbaren Zusammenhange mit den übrigen erfolgt.

Die einzelnen Gruppen von Baugegenständen sind an dem Mehrerforderniß folgendermaßen betheiligt:

1) Der Personenbahnhof Dresden-Neustadt war 1894 mit 5178500 Mk. beziffert, während der jetzt vorliegende spezielle Anschlag mit 6870000 Mk. abschließt. 500000 Mk. der Mehrforderung fallen allein auf eine sich nothwendig machende Interimsanlage. Auch sollen die Weichen von 66 auf 100 vermehrt werden.

2) Für die von 2500000 Mk. auf 4557000 Mk., mithin um 2057000 Mk. gesteigerten Kosten des Güterbahnhofs fällt vor Allem ins Gewicht: a) daß die unmittelbare Einführung der von der schlesischen Linie kommenden Güterzüge in den Güterbahnhof Dresden-Neustadt zeither nicht vorgesehen war. Die übrigen Mehrkosten des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt nach dem speziellen Anschlage entfallen in der Hauptsache auf b) ein Gebäude zur Ersatzbeschaffung für die in Wegfall kommenden Diensträume der Betriebsdienststellen, c) auf ein mit einem Kostenbetrage von 112200 Mk. neu aufgenommenes Güterexpeditionsgebäude, d) auf einen mit 130500 Mk. veranschlagten neuen Schuppen zur zeitweisen Aufspeicherung von anderen Gütern, welcher den Interessenten am Elbumschlag gegen Entrichtung von Mietgeldern zur Verfügung gestellt werden soll und eine unmittelbare Verzinsung bringen wird, e) auf die Entwässerungsanlagen, f) auf die in größerem Umfange geplante Pflasterung der Ladestraßen und Ladeplätze und g) auf die Einfriedigungen.

3) Die Kosten für Verlegung der Leipzig-Dresdner Personenzugsgleise zwischen Dresden-Neustadt und Pieschen sind um deswillen erheblich — von 2800000 Mk. auf 3240000 Mk. — gestiegen, weil es im Hinblick auf die neueste Gestaltung der Verkehrsverhältnisse als durchaus zweckmäßig erkannt worden ist, die neue Verbindungsbahn, auf welche jene Gleise verlegt werden sollen, sogleich viergleisig auszubauen.

4) Der Rangirbahnhof Klotzsche war in dem ersten generellen Anschlage mit 330000 Mk., 1894 mit 250000 Mk. veranschlagt. Nach den neueren Dispositionen soll die Zusammenstellung der von Dresden-Friedrichstadt kommenden mit den vom Güterbahnhofe Dresden-Neustadt kommenden Güterzügen in Klotzsche für die schlesische Linie erfolgen. Sodann sind mit dem in Dresden-Friedrichstadt eingeführten Rangirsystem so günstige Erfahrungen gemacht worden, daß es für zweckmäßig erkannt worden ist, dieses System auch in Klotzsche anzuwenden.

Die Herstellung des Rangirbahnhofs Klotzsche für dieses System wird zwar einen Mehraufwand von 214500 Mk. in der Anlage erfordern, jedoch neben der erhöhten Leistungsfähigkeit die tägliche Benutzung zweier Rangirlokomotiven ersparen, was eine Verminderung der Betriebskosten um jährlich mindestens 25000 Mk. ermöglicht.

Zum Vergleich der jetzigen speziellen Kostenanschläge mit den dem vorigen Landtag vorgelegten generellen Anschlägen für die Bauten rechts der Elbe dient folgende Zusammenstellung:

Gegenstand.	Genereller Anschlag v. J. 1894. Mk.	Spezieller Anschlag Mk.
1) Personenbahnhof Dresden-N. .	5178500	6870000
2) Güterbahnhof Dresden-N. . .	2500000	4557000
3) Verlegung der Leipzig-Dresdner Personenzugsgleise	2800000	3240000
4) Dienstgebäude der Wirthschaftshauptverwaltung	360000	270000
5) Rangirbahnhof Klotzsche . . .	250000	464506
zusammen	11088500	15401500
mithin Mehrerforderniß		4313000

Die Staatsregierung ist überzeugt, daß, wenn Arbeitslöhne und Materialpreise nicht eine unerwartete Steigerung erfahren, mit dieser Summe auszukommen und somit eine weitere Erhöhung des Baukapitals nicht zu erwarten ist.

Von den noch nicht postulirten 24824000 Mk. Baukosten werden 14000000 Mk. als muthmaßlicher Bedarf der Finanzperiode 1896/97 hiermit beantragt, während die restlichen 10824000 Mk. als letzte Rate der Baukosten in den außerordentlichen Etat der Finanzperiode 1898/99 einzustellen sein werden.

Preußen. Die Einnahmen aus Bahnsteig- und Platzkarten im Betriebsjahre 1894/95 sind auf eine beträchtliche Höhe gestiegen. Nach dem Betriebsberichte wurden im Ganzen 1178028 Stück Platzkarten verkauft und 1831113 M. vereinnahmt. Bahnsteigkarten wurden nicht weniger als 9649060 verkauft, wofür annähernd eine Million Mark (964906 Mk.) eingenommen worden sind. Beide Neuerungen zusammen brachten also bereits gegen 3 Millionen Mark. Was die Bahnsteigkarten betrifft, so freuen wir uns konstatiren zu können, daß die Verkehrs-Blätter zuerst es waren, die unter Angabe von praktischen Vorschlägen die Bahnsteigsperre zu Gunsten des Eisenbahnbetriebes. (s. Nr. 1 von 1892 ff.) empfohlen haben. — Freilich gingen unsere Vorschläge noch weiter. Wir werden darauf wieder zurückkommen.

Preußen. Vergebung von Lokomotiven. Nachdem die Preuß. Staatsbahn-Verwaltung erst kürzlich 230 Stück Lokomotiven vergeben hat, hat der Minister neuerdings 140 Stück freihändig an Henschel & Sohn in Kassel, die Hannoversche Maschinenbaugesellschaft Egestorff, die Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Schwartzkopff, sowie an einige Andere vergeben. Die Lieferung hat im Frühjahr 1897 stattzufinden. Es handelt sich hierbei um einen Betrag von etwa 7 Mill. Mark. —

Württemberg. Durch königl. Verordnung wurde die Staats-Eisenbahn-Verwaltung zur Zwangs-Enteignung des für den Bau einer Eisenbahn von Lauffen a. N. nach Güglingen erforderlichen Grundeigenthums ermächtigt.

Hessische Ludwigsbahn. Mit Vorbehalt berichten die Blätter, die Verstaatlichung der Ludwigsbahn seit nunmehr für den 1. April in Aussicht genommen. Verhandlungen zwischen Hessen und Preußen seien trotz vieler Schwierigkeiten in den Hauptpunkten zu einem gewissen Abschluß gekommen. Preußen habe nach langem Be-

---

eintrifft und sie ihn nicht aussteigen sieht und ihn in keinem der Wagen findet, was wird sie von ihm denken? Welchen Entschluß wird sie fassen? Wohin wird sie gehen? Was beginnen? Und nun fing er an, Alles in den düstersten Farben zu sehen, und es ist nicht zu verwundern, wenn nach den Aufregungen dieses Tages, eingesperrt in die dunkle Zelle, ihm der gesunde Verstand versagte und der Glaube an Ehre und Tugend schwand. Jetzt sah er nur noch schreckhafte Phantasiegestalten: ein Weib, das finsteren Umtrieben zum Opfer gefallen war, einen verkommenen jungen Menschen, der mit einem teuflischen Lächeln seine Stelle eingenommen hatte, und vor Schauder, Scham und Schmerz standen ihm die Haare zu Berge. So verbrachte er ungefähr zwei Stunden, wie in einem schweren Traume. Bald erinnerte er sich an die eilige Fahrt auf dem Canal Grande, an die morgendliche Brise, bald schweifte er durch Verona, zwei Gestalten verfolgend, die, sich vor ihm flüchtend, durch dunkle gewundene Gäßchen eilen, in ein geheimnißvolles Haus, in ein finsteres Zimmer eintreten, und Fieberschauer durchdrangen ihm die verborgensten Fasern des Herzens und das Blut fluthete in wahren Wellen nach seinem Gehirn. (Schluß folgt.)

Vermischtes.

Anwendung von Spiegeln, um Schiffe unsichtbar zu machen. E. H. James in London hat sich die etwas sonderbare Idee patentiren lassen, durch die Anwendung von Spiegeln an Schiffen die letzteren für Beobachter unsichtbar zu machen. Er will das Schiff mit Spiegeln bekleiden, welche dem Beobachter an Stelle des Schiffs ein Bild des vorliegenden Wassers, bezw. des Himmels zeigen sollen. Die Spiegel sollen zusammenklappbar angebracht werden, damit die Illusion nöthigenfalls aufgehoben werden kann. Der Erfinder beabsichtigt offenbar, auf diese Weise Kriegsschiffe vor feindlichen Angriffen zu schützen.

Humoristisches.

Die beleidigte Güterexpedition. Eine Magd war mit ihrem Koffer von M. nach R. gefahren, um eine neue Stelle zu suchen. Da sie aber daselbst keine bekam, fuhr sie weiter nach D., ließ jedoch ihre Habseligkeiten in R. lagern. In D. fand sie das Gewünschte und schrieb an die Güterabfertigung in R., man möchte ihr den Koffer alsbald herzsenden. Mag nun die Karte verloren gegangen oder sonst etwas dazwischen gekommen sein, kurzum — der Koffer kam nicht. In großer Besorgniß schrieb sie eine zweite Karte folgenden Inhalts: „Liebe Gütterexpition, was habe ich dir denn gethan, daß du mir meinen grünen Kuffer so lange nicht schickst?“ H.

Auf dem Bahnsteig. Jüngst erwarteten auf dem Bahnhof der Station Meißen drei hübsche junge Damen mit Sehnsucht den aus Dresden kommenden Zug, und als diesem ein junger, ebenfalls hübscher Mann entstieg, eilte eine der Damen auf ihn zu und küßte ihn herzhaft ab. Der junge Mann ließ sich die Kußspende gefallen, bis auf einmal eine der Freundinnen erschreckt ausrief: „Aber Cläre, das ist ja der Franz gar nicht!“ — Tableau!

O, diese Fremdwörter! Erschien da kürzlich eine Frau am Fahrkartenschalter, um sich die Fahrtunterbrechung auf der Karte bestätigen zu lassen. Sie mag einmal etwas von „prolongiren“ gehört haben, denn sie ersuchte den Beamten, „ihr doch das Billet zu bronziren!“ H.

Digitized by Google

denken zugestanden, daß der Sitz der Centralverwaltung in Mainz bleibe; die Linien, welche jetzt zum Direktionsbezirk Saarbrücken gehören, würden größtentheils zu Mainz geschlagen, und Saarbrücken verliere wieder die eigene Direktion.

Vermischtes.

Verunglückt. Am Montag, den 20. ds. Mts., ist der in Rochlitz stationirt gewesene Bremser Sachse von dem Abends 10 Uhr von Waldheim eintreffenden Zuge kurz nach Verlassen der Haltestelle Obstmühle abgestürzt, aber erst später vermißt worden. Noch in derselben Nacht machte man sich auf, den Verunglückten zu suchen, jedoch ergebnißlos. Am Dienstag Nachmittag fand man erst Sachses Leiche in dem jetzt sehr wasserreichen Döhlener Bache.

Massenuntersuchung wegen Fälschung von Eisenbahnkarten. Am 25. dss. Mts. Vorm. wurden, nach Mittheilung der Tagesblätter, plötzlich auf Antrag der Eisenbahnbehörde durch fast hundert Schutzleute in Zivil Haussuchungen bei dem Fahrpersonal der preußischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn vorgenommen. Ferner wurden sämmtliche Bahnsteigschaffner, sowie die Zugführer und sonstigen Beamten, welche auf den im Laufe des Tages eingelaufenen Zügen Dienst thaten, sofort bei ihrer Ankunft im Hauptbahnhofe abgelöst und im Konferenzzimmer einer genauen Leibesuntersuchung unterworfen. Es handelte sich um die Beschlagnahme gefälschter Eisenbahnfahrkarten, welche in Umlauf sind, und deren Verbreitern man auf die Spur kommen will; bis gegen Abend waren sechs Verhaftungen vorgenommen worden. Durch längere Ermittelungen in Homburg war festgestellt, daß umfangreiche Betrügereien mit Fahrkarten für die Strecken, welche in Frankfurt einlaufen, durch das Zugpersonal und die Bahnsteigschaffner begangen wurden. Infolge dessen hatte die Staatsanwaltschaft eine Durchsuchung des Personals und der Wohnungen des in Betracht kommenden Personals und der Bahnsteigschaffner angeordnet. Diese Durchsuchung ist am gleichen Tage auch in Wiesbaden, Limburg und Köln a. Rh. erfolgt. Es sind 15 hessische Zugbeamte und 2 Schaffner der Reichseisenbahnen verhaftet. — Es scheint leider, als sollten die Durchstechereien mit Fahrkarten kein Ende nehmen. Alle pflichtgetreuen Bediensteten werden solch' betrügerisches Gebahren auf das Schärfste verurtheilen und wünschen, daß derartige, den ganzen Stand herabsetzende Vorgänge nicht mehr vorkommen möchten. Wenn es nun aber bisher immer noch möglich gewesen ist, so fragt man sich wohl nicht mit Unrecht, ob nicht doch das System selbst es ist, welches dazu beiträgt, daß Betrügereien im Fahrkartenwesen noch verhältnißmäßig oft vorkommen. Sind in Bezug auf die Kontrole diejenigen wirksamen Maßnahmen getroffen, die die Durchstechereien zur Unmöglichkeit machen, bez. sie ohne Zuhilfenahme der Polizei in allgemeines Aufsehen erregender, die Verwaltung schließlich selbst mit bloßstellender Weise zur Aufdeckung bringen. Wenn z. B. Zugsrevisoren mit allen erforderlichen Kontrolmitteln ausgestattet und diese aus praktischen Gründen nicht aus der Mitte des Zugspersonals, sondern des Stationspersonals entnommen werden, so dürfte dem Uebel ohne Schwierigkeit gesteuert werden können. — Doch soll mit dem hier Gesagten nicht Dem vorgegriffen werden, was die Untersuchung zu Tage fördern wird. —

Briefkasten.

C. H. Zwei Ihrer kleinen Einsendungen mit Dank angenommen. Selbstredend vergüten wir Ihnen Ihre Auslagen gern und sehen der Fortsetzung mit Vergnügen entgegen. — **D. in W.** Ihr freundlicher Vorschlag soll Berücksichtigung finden. Daß der Umfang und die Mannigfaltigkeit des Inhaltes vom letzten Jahrgange wieder wesentlich größer geworden ist, das zeigt Ihnen deutlich ein Blick in das dieser Nummer beiliegende Inhaltsverzeichniß. Wir werden gleichwohl bemüht sein, den Inhalt unseres Organs immer noch mehr zu bereichern und freuen uns stets, wenn wir dabei die Unterstützung der Leser und Mitglieder finden. Vor Allem empfehlen wir auch, — insbesondere gilt dies für die Ortsgruppen und Bezirksvereine —, daß man die vollständigen Jahrgänge einbinden läßt. Man bewahrt sich dadurch ein nützliches und interessantes Nachschlagematerial. — **F. B.** Es sollte sich Jeder klar darüber sein, daß neben den dienstlichen und den Familien-Interessen die Standes- und Berufs-Interessen die höchsten sind. Bei den allermeisten Berufsklassen weiß man das zu beachten. Wir hoffen, daß es auch unsere Kreise mehr und mehr erfassen.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Cigarren-Fabrik **J. Stroof** in **Aachen** bei, auf den wir unsere geehrten Leser noch besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere verehrlichen Leser, den Prospekt für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Sammlungen für Wittwe Conrady in Hannover.

Nach dem in Nr. 42 der Vereins-Nachrichten am 17. Oktober v. J. bekannt gegebenen Schluß der Sammlungen sind nachträglich noch eingegangen:

Oktober 19. von Goslar (Klapprot) . . .	Mk.	5.20,
Dezember 7. von Ehrang (Reimer) . . .	„	8.—,
Dezember 23. von Hannover (Middendorf) .	„	2.80.
Hierzu der nach den früheren Anzeigen eingegangene Betrag von	„	330.75,
ergiebt eine Gesammtsumme der Sammlung von	Mk.	346.75,

welche an die Frau Conrady abgeliefert ist.

Hannover, den 22. Januar 1896.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor. Lampe, Rendant z. D.

Betr. die noch schwebenden Betriebs-Unfälle aus dem Jahre 1895.

Es fehlen uns noch die Nachrichten über Erledigung folgender Betriebsunfälle aus 1895:

Stolberg Rhl. December 1894.	Berlin. Februar 1894.
Betzdorf. Januar.	Triptis. Dezember 1894.
Ruhland. Januar.	Letmathe. Februar.
Kohlscheid. März.	Isenbüttel. März.
Vienenburg. Mai.	Braunschweig. Mai.
Neuß. Mai.	Driesen-Vordamm. Juli.
Crefeld. Juni.	Eberswalde. Juli.
Lennep. Juli.	Ruhrort. Juli.
Singen. Mai.	Holzdorf. September.
Kupferdreh. August.	Metz. Juli.
Soest. August.	Celle. Juni.
Pößneck. September.	Apratz. Oktober.
Braunschweig. Oktober.	Hamburg. Februar.
Coswig. August.	Hamm. Dezember.
Schneidemühl. November.	Weisweiler. Oktober.
Herbesthal. Dezember.	Köln-Deutz. Dezember.

Wir bitten wiederholt um Nachrichten über die Art der gerichtlichen oder sonstigen Erledigung der vorstehenden Rechtshilfsfälle.

Hannover, 25. Januar 1896. **Die Vereins-Verwaltung.**
Ch. Schirmer, Direktor.

Ortsverein Bremen.

Sonntag, den 2. Februar d. J., 3 Uhr Nachmittags im oberen Saale der „Centralhalle" **Monatsversammlung.** — Tagesordnung: 1. Sterbebeihilfekasse, 2. Strafgelder für Einsammler der rückständigen Beiträge, 3. Verschiedenes. **Der Vorstand.**

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Dresden.

Einladung zum Kappen-Abend

Freitag, den 7. Februar 1896, Abends 8 Uhr im großen Saale des „Tivoli", Wettinerstraße Nr. 12

zum Besten der Wittwen- und Waisenkasse und anderer Wohlthätigkeits-Einrichtungen des Vereins.

Es soll der Deutsche auch in unsern Tagen
Aus allen Kämpfen und aus allen Plagen
Einmal sich aufwärts schwingen und befrei'n
Und mit den Fröhlichen recht fröhlich sein:
So frisch und fröhlich wie die deutschen Ahnen,
— Trotz Tele-graph und -phon und Eisenbahnen! —
Wir wollen „Fasenacht" und „Faßnacht" halten
Nach deutscher Art und grade wie die Alten.
Im Tivoli, am 7. Februar,
Da reicht man uns die Fastnachtskappe dar!
Sie würde passen: Guten wie den Bösen,
Verschied'nen Köpfen, harten wie nervösen,
Und kostet, wenn der Kopf nicht gar zu dicke,
Nur wen'ge Nickel- oder Silberstücke!
Bedeckt mit einer solchen Zauber-Kappe,
Tritt man, ob Ritter oder nur ein Knappe,
In jenen Saal des Tivoli zum Feste:
Posaunen und Trompeten, Geigen, Flöten,
Die reißen schnell heraus uns aus den Nöthen:
Im Tivoli wird auch der Pessimist
Und selbst der Hypochonder Humorist!
Ein Tanz wird aufgeführt von schönen Damen;
Und sonst noch viel im humorist'schen Rahmen
Wird eine Künstlerschaar zur Fastnacht geben,
Mit einem Wort: Das wird ein heitres Leben!
Was sonst der Schalk noch zeigen wird durch Thaten,
Das ist geheim und wird jetzt nicht verrathen.
Kommt Alle, Alle, seht's Euch selber an,
Denn wer da kommt, der hat auch — wohlgethan!

Dresden, am 12. Januar 1896.

Der Kappenabend-Ausschuß.

Zur gefälligen Beachtung. Jedes Mitglied wird gebeten, an dem Kappen-Abende mit seinen über 16 Jahre alten Angehörigen theilzunehmen. Das Eintrittsgeld beträgt für Mitglieder 50 Pfg., für Damen 30 Pfg., für sonstige Angehörige 100 Pfg. Eintrittskarten sind vorher von dem zuständigen Vertrauensmann zu entnehmen. — Am Festabende hat jeder Theilnehmer bei Eintritt in den Saal eine

Digitized by Google

Festkappe und eine Festordnung zusammen zum Preise von mindestens 40 Pfg. zu entnehmen. Dieser Geldbetrag ist abgezählt bereit zu halten, da grundsätzlich an diesem Abende nichts zurückgegeben wird. Jeder Festbesucher hat gute Laune, ein freundliches Gesicht und ein volles Geldtäschchen mitzubringen. Wer diesen Anforderungen nicht nachkommt, wird von der Festpolizei bestraft. D. O.

Ortsgruppe Chemnitz.

Freitag, den 7. Februar a. c., Abends 8½ Uhr wird im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" hier zwecks Besprechung der den Verein berührenden Tagesfragen eine **Ortsgruppen-Versammlung** abgehalten werden.

Die Mitglieder werden hierzu mit dem Bemerken ergebenst eingeladen, etwaige Wünsche in Bezug auf die wirthschaftlichen, geselligen und sonstigen Einrichtungen, sowie auf die bevorstehenden Neuwahlen ꝛc. zum Ausdruck zu bringen.

Der Vorstand.
Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Bezirk Chemnitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" statt. Beginn Nachmittags punkt 1 Uhr.

Unter Bezugnahme auf § 17 des Statuts erbitten wir uns etwaige Anträge bis spätestens den 20. Februar ds. Js.

Chemnitz, den 8. Januar 1896.

Der Bezirksvorstand.
Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Eisenbahnschule Altenberg

— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt. — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Normal-Geldschwingen.
(Gesetzl. geschützt)
Aeusserst pract., für jed. Kassen- u. Zahlungsverk. unentbehrl. Verschiedenartigste Ausstattung u. Grösse, auch mit Deckel, Verschluss und Banknotentasche. Prospecte frei durch Postsecretair **E. Behm - Parchim.**

Zu kaufen gesucht:

Vom rollenden Flügelrad

Von A. v. Schweiger-Lerchenfeld.

Gef. Angebote mit Preisangabe an die Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter erbeten.

Glasfey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, ertheilt bei grösster Wohlfeilheit herrlichsten Glanz auf allen Metallen. Silb. Med.: Nürnberg 1882. Amsterdam 1883.

Stations-Assistent II. Cl.

auf Bahnhof im Gebirge sucht zu tauschen. Gefl. Offert. unter C. 111 in die Exped. dss. Blattes erbeten.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**

Pianino

liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 10 Jahre Garantie!

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner u. wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarren-Fabrik und Tabakschneiderei** von **H. Kersten** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig und allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida,** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortiment No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 Stück	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschnitt	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschnitt No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko. Garantie: Zurücknahme.

Kautionen

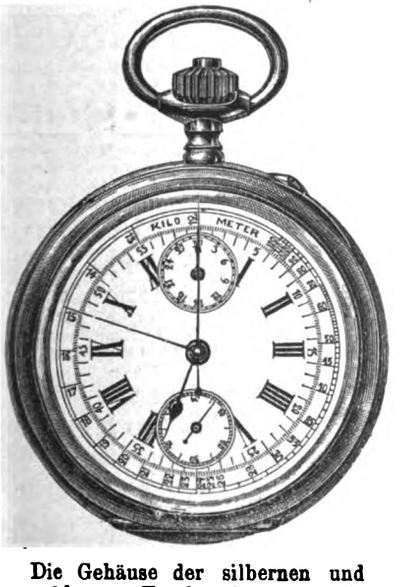
für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.**
Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der
Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die Fabrikation von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von **M. 32.—** bis **M 300.—**

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von **M. 12.—** bis **M. 150.—**

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von **M. 150—** bis **M. 1500.—**

Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**
Silber- und **Alfénide-Geräthe** aller Art. — Sämmtliche Musik- und optischen Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) **gratis** und **franco.**

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder entstehender Beamten-Vereine erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt Juwelier Breslau.** Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Carl Kuhn & Co.
Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
Vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

M. Wolff's Nähmaschinen
Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Entzückende Neuheiten!

No. 1650. **Obsidian-Armband** echte feurige dunkelgrüne Steine. Fassung 800 f. Silber vergoldet m. Schutzkettchen M 20.— franco.

Bitte lassen Sie sich den neuen Katalog mit 1000 Abbildungen kommen. Sie erhalten denselben gratis u. franco.

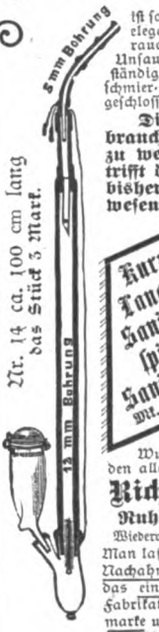
Waaren-Versand gegen Nachnahme oder vorherige Baarsendung (auch Briefmarken). Nichtgefallendes wird umgetauscht. Von 20 Mk. an franco Zusendung.

Carl Holl in Cannstatt
Gold- u. Silberwaarenfabrik.

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berck's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabake pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berck
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berck.

Pianinos, Harmoniums
von M. 350.— an. von M. 80.— an.
Amerik. Cottage-Orgeln, Flügel, Klavier-Harmoniums.
Anerk. beste Bezugsquelle. Höchster Rab. Alle Vortheile. Illustrirter Katalog, der grösste seiner Art, gratis und frei.
Wilh. Rudolph in Giessen Nr. 159.

Viel Geld
sparen Sie beim Bezuge von Anzug- u. Paletot-Stoffen direct v. Tuchfabrikplatz. Neueste Muster frc. Abgaben jed. Maasses zu Fabrikpreisen.
Franz Böhme, Cottbus V.

Musikkapelle in der Tasche!
Wer **Mundharmonika** schnell und gründl. erlernen will, verlange die **„Neue Mundharmonikaschule ohne Noten".** Preis 50 Pf. Dieselbe mit einer ff. rein abgestimmten Mundharmonika mit Silberstimmen Mk. 1,70. Gegen vorhergehenden Betrag eventuell in Briefmarken erfolgt der Versand franco.
Meine **Mytheria-Zugharmonikas** übertreffen in Tonfülle und solider Ausführung jedes andere Fabrikat. **Müller's echte Accordzithern** z. Selbsterlernen, jetzt nur Mk. 12,—, **Spieldosen, Violinen, Schlagzithern,** sowie **diverse Gegenstände mit Musik** zu billigen Preisen, desgl. **sämmtl. Instr. f. Musiker.** Reparaturen aller Instrum. vorzüglichst.
O. C. F. Miether, Hannov. Harmonika- u. Musikinstrum.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Hölm.**

Nur tausender Pfarrer, Lehrer, Beamten etc. überseinen **Holländ. Lob** Tabak hat **B. Becker** in Seesen a. H. Ein 10Pfd. Beutel fco. acht Mk.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Ripe, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Inhalt: Aus dem preußischen Staats-Eisenbahn-Etat pro 1896/97. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle. — Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen. — Feuilleton: Die Brautnacht. — Anzeigen.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichniß des Jahrganges 1895 bei.

Digitized by Google

Nr. 6. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: - fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 6. Februar 1896. München.

Vom Strafvollzug in Fällen der fahrlässigen Eisenbahn-Transportgefährdung.

Wiederholt schon ist die Art der Verfolgung der nach dem § 316,2 des Reichsstrafgesetzbuches strafbaren Vergehen der fahrlässigen Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes Gegenstand eingehender Erörterung in diesem Blatte gewesen. Wenn es auch keinen Eisenbahn-Beamten giebt, der es nicht für recht und billig hielte, wenn Vergehen gegen die Sicherhiet des Eisenbahnbetriebes, der eine oft so ungeheuer große Verantwortung für Leib und Leben hunderter von Menschen in sich schließt, streng geahndet werden, so ist sich doch die große Mehrzahl darüber einig, daß die Art der Verfolgung solcher Fälle nach dem bisherigen Verfahren weder in Bezug auf die Standesehre, noch viel weniger aber hinsichtlich des Erfolges für die Erhöhung der Betriebssicherheit, also fachmännisch, als das Zweckmäßigste und einzig Richtige angesehen werden kann.

Bis jetzt stehen die Dinge so, daß durch das Gesetz es zwar erreicht wird, daß jeder Fall der Zuwiderhandlung gegen den betreffenden Paragraphen sein gerichtliches Nachspiel findet, aber wenn damit der Zweck, die abschreckende Wirkung, trotzdem nicht erreicht wird, so liegt das wahrlich nicht an dem Mangel an moralischem Gefühl, sondern im Gegentheil muß behauptet werden, daß wohl kaum ein einziger Fall der Zuwiderhandlung gegen den Wortlaut des betreffenden Gesetzesparagraphen mehr vorkommen würde, als es an und für sich geschieht. Damit ist gesagt, daß wir es, soweit die Angehörigen des Eisenbahndienstes in Betracht kommen, gar nicht oder doch nur in den allerseltensten Fällen weder mit einer auch nur geringen Absichtlichkeit, noch mit einer Fahrlässigkeit zu thun haben, die nicht schon durch das Disziplinarverfahren eine solche Ahndung erführe, daß eine genügend abschreckende Wirkung damit erzielt würde.

Ziehen wir dazu in Betracht, daß ein jeder unglücklich verlaufende Fall der fahrlässigen Transportgefährdung auch durch andere Paragraphen des Strafgesetzbuches, z. B. über fahrlässige Körperverletzung, Sachbeschädigung u. s. w., anhängig gemacht werden kann, so wird man zugeben müssen, daß der § 316,2 des Reichsstrafgesetzbuches, soweit Personen des Eisenbahndienstes ins Spiel kommen, so gut wie überflüssig erscheint. Wir brauchen ja auch nur die Zeit der Entstehung des Reichsstrafgesetzbuches in's Auge zu fassen, um zu finden, daß jener Paragraph sehr wahrscheinlich heute wesentlich anders lauten würde. Handelte es sich doch damals in der Hauptsache um Privatbahnen, die man zur Verantwortlichkeit heranziehen zu müssen glaubte. Daß heute aber auch den Staats-Eisenbahn-Verwaltungen selbst in Folge des Vorhandenseins dieses Paragraphen im Reichsstrafgesetzbuche auch nur ein geringer Grad mehr Verantwortlichkeitsgefühl innewohnen müßte als ohne diesen, wird Niemand behaupten können. Unsere Eisenbahn-Verwaltungen binden sich an das, was ihnen ihre Betriebs- und Verkehrsordnung und sonstige Uebereinkommen vorschreiben, und das deckt sich ja mit den strafgesetzlichen Bestimmungen ganz gut; wollen die gesetzgebenden Faktoren jene gleichwohl noch weiter verantwortlich gemacht wissen, so wird das wirksamer durch eine Aenderung in der Gesetzgebung und im Gerichtsverfahren, z. B. durch Fachgerichte, möglich sein.

Ob der Zeitpunkt hierzu bereits gekommen erscheint, bleibe dahin gestellt, auf jeden Fall wird es nicht so leicht sein, eine Aenderung herbeizuführen.

So, wie die Dinge jetzt liegen, müssen wir es daher schon als ein Glück betrachten, daß die Eisenbahn-Beamten selbst sich zusammengefunden haben, um die Härten des Gesetzes durch Rechtsschutz soviel wie möglich abzumildern. Die Rechtsschutzabtheilung des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins z. B. hat trotz ihres noch nicht langen Bestehens bereits viele schöne Erfolge darübe aufzuweisen, daß sie Gutachten ausfertigt und auf die Untersuchung durch geeignete Sachverständige einzuwirken sucht, wodurch sie nicht selten die Freisprechung Angeklagter da erlangt, wo andernfalls voraussichtlich Verurtheilung erfolgt wäre. Kommt es aber zu dieser, tritt der Strafvollzug, d. h. die Abbüßung der zuerkannten Strafe in sein Recht, dann ist, abgesehen von Unterstützung des Verurtheilten durch Geldmittel, auch der Rechtsschutz am Ende angelangt.

Aber gerade in der Art des Strafvollzuges liegt erst recht das Entwürdigende. Läßt es sich kaum mit ansehen, wenn Beamte, deren Vergehen zumeist ohne die geringste Absichtlichkeit geschah, monatelang Gegenstand hochnothpeinlicher Untersuchung vor Gericht sind, so gestaltet sich das Verfahren zu einem geradezu unerträglichen durch die Verbüßung der Strafe in Gemeinschaft mit gemeinen Sträflingen — (Betrügern, Dieben u. s. w.) — Es sind Fälle bekannt, wo mittlere Beamte, wegen des in Rede stehenden Vergehens zu kurzer Gefängnißstrafe verurtheilt, gezwungen waren, Cigarrenkisten zu machen, anstatt daß man ihnen wenigstens eine ihrer würdige Beschäftigung gegeben hätte. Hierin zunächst eine Verbesserung herbeizuführen, muß unser Bestreben sein. Leider kann auch das Wohlwollen unserer Dienstbehörden nach dieser Richtung kaum etwas ändern, es sei denn, daß sie, so weit es sich verantworten läßt, möglichst wenig Fälle vor Gericht zu bringen bestrebt sind; von unserer Selbsthilfe hängt es also ab, diesen Mißstand beseitigen zu helfen.

Eine vorzügliche Handhabe hierzu bietet die gegenwärtig dem Reichstag vorliegende Novelle über Aenderungen und Ergänzungen des Gerichts-Verfassungs-Gesetzes und der Strafprozeßordnung. Unter keinen Umständen

Digitized by Google

dürfen wir diese Gelegenheit unbenützt vorübergehen lassen, denn sie dürfte in gleich günstiger Form nicht so bald wiederkehren.

In der 15. Sitzung des Reichstags sagte der Abgeordnete Lenzmann:

„Eine ganze Anzahl von Erkenntnissen wird dadurch zu ungerechten und grausamen, zu Erkenntnissen, die in Anbetracht der Persönlichkeit und der Natur des Delikts zu hart erscheinen, weil die verhängte Strafe ohne Unterschied der Persönlichkeit und der That eigentlich recht schablonenhaft und gleichartig vollstreckt wird. Es ist in der That nicht dasselbe, ob ich einen Landstreicher, der das Zuchthaus weniger fürchtet wie eine Korrektionsanstalt, auf ein Jahr ins Zuchthaus schicke, oder einen Menschen der gebildeten Klasse, der gesellschaftlich etwas Anderes gewohnt ist, auf die gleiche Zeitdauer der Freiheit beraube. Dieselbe Strafe ist in dem einen Falle zehntausendmal härter als in dem anderen Falle. Und diese zum Unrecht sich gestaltende Rechtsungleichheit können wir nur ausgleichen durch ein Strafvollstreckungsgesetz, welches verschiedene Strafmodalitäten je nach der Verschiedenheit der einzelnen Delikte herbeiführt, welches, wenn das Delikt nicht aus schlechter Gesinnung entsprungen ist, sondern sich nur daraus gestaltet, daß man sich aus bestimmten Anschauungen heraus gegen eine vom Staate eingeführte Ordnung auflehnt, die Strafe verschiedentlich vollstrecken läßt — ich sage, ein Gesetz, welches, je nach der Gesinnung, aus welcher das Delikt entspringt, der Persönlichkeit, welche es begangen hat, nach der Vergangenheit der Persönlichkeit dieselbe Strafart verschiedentlich zur Vollstreckung bringt."

Soweit der Abgeordnete Lenzmann. Aus seinen Ausführungen entnehmen wir, daß er den Strafvollzug in solchen Fällen gemildert wissen will, in denen sich Jemand doch immerhin bewußt, wenn auch ohne schlimme Absicht, gegen die gesetzlichen Bestimmungen vergeht, wie viel mehr muß dann aber der Eisenbahn-Beamte, dessen Strafthat meist weder in einer wissentlich falschen, noch auch beabsichtigten Handlung besteht, sondern nicht selten nur in einem Mißgriff, der unter Umständen eben so gut eine löbliche That sein konnte.

Könnte man eine Uebersicht der zahlreichen Gerichtsverhandlungen über „fahrlässige Transport-Gefährdung" geben, so würde aus der weitaus größten Mehrzahl derselben die Richtigkeit des Gesagten hervorgehen; sie liegt aber auch an sich schon für jeden objektiv Betrachtenden klar auf der Hand, und der Eisenbahn-Beamte kann daher gar nichts für seine Standesehre Förderlicheres thun, als wenn er es sich nicht entgehen läßt, die Gelegenheit zur Abhilfe mit allem Eifer und Nachdruck zu erfassen.

Die erwähnte „Novelle über Aenderungen und Ergänzungen des Gerichts-Verfassungsgesetzes und der Strafprozeßordnung" befindet sich gegenwärtig in den Händen einer Kommission des Reichstags; vielleicht ist derselben die Sachlage hinsichtlich des § 316,2 des Reichsstrafgesetzbuches bereits bekannt; auf alle Fälle gilt es Gewißheit hierüber zu erlangen und dahin zu wirken, daß gerade dieser wichtige Punkt nicht übersehen wird. Der Reichstag würde sich ein hohes Verdienst um den Eisenbahn-Beamtenstand erwerben, wenn er es erreichen könnte, daß eine demselben günstige Wendung wenigstens hierin erzielt werden könnte. Daß dem Reichstage von Seiten der Regierungen in diesem Punkte keine Schwierigkeiten entgegengestellt werden, möchten wir mit Bestimmtheit annehmen; wenigstens glauben wir, von unseren Eisenbahn-Verwaltungen behaupten zu dürfen, daß sie kein Interesse daran haben, ihre Beamten und Angestellten dem Strafgericht in einer Weise ausgesetzt zu sehen, die eine besondere Gewähr für die Betriebs-Sicherheit — und auf diese kann es ja überhaupt nur ankommen — durchaus nicht zu geben vermag, ja die sogar lähmend auf die Berufsfreudigkeit und auf das Interesse an der Standesehre wirken muß.

Unser Verband der Eisenbahn-Beamten-Vereine wolle nichts unversucht lassen, um eine Verbesserung dieser Sachlage herbeizuführen, möchte er aber auch von allen Seiten die erforderliche Unterstützung finden!

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes. Halle a. S. (Strafkammer). Auf dem Güterbahnhof zu Halle ist am 7. November v. J. ein Rangirzug in die Flanke der Rangirmaschine 1508 gefahren. Dadurch ist diese entgleist und stark beschädigt worden. Ebenso ist die Lokomotive des Rangirzuges stark beschädigt worden und außerdem wurden 8 Güterwagen mehr oder weniger beschädigt. Die Wiederherstellungskosten der bei dem Unfall beschädigten Lokomotiven und Wagen sollen mehr als 1000 Mk. betragen haben. Die Schuld an dem Unfalle wurde dem Hilfsrangirmeister Max Geßner zu Giebichenstein zur Last gelegt. An dem gedachten Tage wurden unter Leitung des Stations-Assistenten Pflugk zwischen 3 und 4 Uhr Morgens durch die Hilfsrangirmeister Busch und Geßner Rangirbewegungen ausgeführt. Busch erhielt von Pflugk den Auftrag, mit der von ihm geleiteten Maschine 76 Achsen Gut vom Zuge 1101 aus dem Einfahrtsgleis 40 fortzunehmen und bis über Weiche 251 nach Gleis 64 vorzugehen und Geßner sollte dann mit den an seiner Maschine befindlichen Wagen nach Gleis 8 bis über Weiche 250 vorrücken, und sobald Busch bis über Weiche 251 vorgerückt sei, nach Gleis 40 fahren, um die dort stehengebliebenen 11 Achsen Durchgangsgut fortzuholen und nach Gleis 49 bringen, von wo Zug 1101 nach Leipzig abfahren sollte. Busch sowohl wie Geßner sollen durch Pflugk ein jeder von dem dem andern ertheilten Auftrage in Kenntniß gesetzt worden sein. Geßner hatte bereits einen Viehwagen für die Viehrampe an der Maschine und weil er vorläufig nicht nach Gleis 60 fahren konnte, da die Rangirmaschine der Ostseite schon im Gleis 64 arbeitete, fuhr er seinem Auftrage entgegen und ohne Busch hiervon zu verständigen, nach der Viehrampe, um den Viehwagen abzusetzen, wozu er sonst bis 6 Uhr früh keine Zeit gehabt hätte. Vor Weiche 256 ließ er halten und einen zweiten an der Maschine befindlichen Wagen loshängen. Dann ließ er den Viehwagen nach der Viehrampe abstoßen. Hierbei bediente er die Weiche 255 selbst, da der zur Bedienung der Weiche bestellte Weichensteller Sander seine Strecke beging und nicht zur Stelle war. Darauf ließ er die Maschine über die Weichen 254 255, 256

Die Brautnacht.

Eine Erzählung aus dem Italienischen. Uebersetzt von K. Hug.

(Schluß.)

Als der Staatsanwalt in die Zelle eintrat, fand er ihn in einem Zustand schrecklichster Aufregung. Mit großem Wohlwollen war er bemüht ihn zu beruhigen, allein es gab kein Mittel, eine vernünftige Antwort von ihm zu erhalten.

Er frug ihn, ob er das Bedürfniß habe, etwas zu sich zu nehmen, aber der arme Gefangene fühlte kein anderes Bedürfniß als Luft und Freiheit. Er hatte eine vertrocknete Kehle und einen brennenden Durst. Der Staatsanwalt ließ ihm Limonade in Eis bringen. die er mit Gier verschlang und ihm gut zu bekommen schien.

Er wollte sein Abenteuer erzählen, aber mit jedem Wort steigerte sich seine Verwirrung und schließlich hatte er soviel wie nichts gesagt.

„Vor Allem" — sagte der Staatsanwalt zu ihm — „müssen Sie darauf denken, sich auszuweisen. . . ."

„Ich bin Karl X, des Domeniko Sohn."

„Schon recht — aber beweisen Sie das — Sie werden das Telegramm an Ihre Familie aufgesetzt haben?"

„Nein, mein Herr, ich habe gedacht, einige Aufklärungen würden genügen, mich wieder in Freiheit zu setzen — und daß es unnöthig sein würde, ohne Grund eine Familie in Schrecken zu versetzen. —"

„Das Schlimme an der Sache ist, daß Sie nicht vermocht haben, diese Aufklärung zu verschaffen — wir wissen nicht, wer Sie sind — auf welche Weise die Werthsachen aus einer Tasche verschwunden sind, die nur Sie allein in Händen hatten. — Sie wissen sich nicht zu rechtfertigen, weshalb die Tasche, deren Inhalt nach Ihrer Erklärung nur aus Damengegenständen bestehen sollte, ganz andere Dinge enthält! — Sie widersprechen sich fortwährend — man muß bei solchen Sachen mit etwas Ordnung zu Werk gehen und mit dem Anfang beginnen, schreiben Sie das Telegramm an Ihre Familie, ich werde es sofort abgehen lassen — sagen Sie Ihrem Vater, er möge uns amtliche Beweise schicken."

Karl fing an, das Telegramm zu schreiben, korrigirte es, dann zerriß er das Blatt und fing von vorne an; und schließlich hatte er einen langen Mischmasch geschrieben, der keinen verständlichen Sinn hatte. Hierauf diktirte der Staatsanwalt ihm ein verständliches Telegramm, das unterschrieben und augenblicklich abgesandt wurde. Er rieth ihm, die Antwort mit Ruhe abzuwarten, gab ihm das Versprechen, ihn nicht im Stich lassen zu wollen, hierauf ging er fort, und die Zellenthüre wurde wieder mit zweimaliger Schlüsselumdrehung verschlossen.

Karl hatte sich auf das harte Strohlager geworfen, und er sah, wie das auf den Wänden der düsteren Zelle schachbrettartig sich abzeichnende Sonnenlicht immer mehr erblaßte und allmählich der einbrechenden Dunkelheit wich. Stockfinstere Nacht umhüllte wie mit einem Trauerschleier das Gefängniß, und die Stunden, welche auf dem nahen Thurme schlugen, bezeichneten ihm das Maaß

Digitized by Google

wieder nach Gleis 8 zurückfahren. Wegen der starken Kurve und Besetzung der Viehrampen konnten Geßner und der inzwischen mit seinem Rangirzug auftragsgemäß vorrückende Busch einander erst im letzten Augenblick sich sehen, so daß, obgleich sofort gebremst und Gegendampf gegeben wurde, nicht verhindert werden konnte, daß hinter Weiche 256 bei Weichenstellerbude 2 der Zusammenstoß erfolgte. Die Anklage behauptete nun, daß den Geßner deshalb die Schuld allein treffe, weil er, obwohl er wußte, welchen Auftrag Busch hatte, dem ihm gewordenen Auftrage zuwider und ohne weiteren Auftrag nach der Viehrampe gefahren sei; jedenfalls hätte er vorher den Vorschriften gemäß mit Busch Verabredungen treffen müssen. Ebensowenig hätte er in Abwesenheit des Weichenstellers Sander eigenmächtig die Weiche stellen dürfen. Geßner war daher angeklagt, 1. durch Vernachlässigung seiner Pflichten einen Transport in Gefahr gesetzt und 2. durch dieselbe Handlung fahrlässigerweise den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt zu haben. — Der Angeklagte behauptete, der Unfall sei durch die pflichtwidrige Abwesenheit des Weichenstellers herbeigeführt worden. Die Staatsanwaltschaft hielt nach geschlossener Beweisaufnahme die Anklage überall aufrecht und beantragte die Verurtheilung des Geßner zu zwei Monaten Gefängniß. Der Gerichtshof hielt dagegen durch die Beweisaufnahme die Schuld des Angeklagten nicht für erwiesen und erkannte daher auch auf Freisprechung desselben.

Wie uns mitgetheilt wird, ist diese Freisprechung wiederum mit dem sachgemäßen Eingreifen der Rechtshilfsabtheilung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover zu verdanken.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr. In Paris findet im Monat März d. J. die Konferenz der am Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr betheiligten Vertragsstaaten (Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Schweiz) zum Zwecke der Revision der Bestimmungen statt. Wichtige, die Interessen des Handels und der Industrie berührende Fragen sollen hier gelöst werden und hierunter als eine der brennendsten: „Aufhebung des Art. 10 des Internationalen Uebereinkommens, das heißt Beseitigung des Monopols der Eisenbahnen in Bezug auf die grenzzollamtliche Erledigung der Frachtgüter". Der Antrag zur Beseitigung dieses Artikels wird, so heißt es, von den deutschen und österreichischen Regierungen gestellt und seitens der Kaufleute und Spediteure mit allen Mitteln unterstützt werden. Abs. 3 des Art. 10 des Internationalen Uebereinkommens besagt: „Die Zoll- und Polizei-Vorschriften werden, so lang das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs." Der Verfügungsberechtigte oder ein Bevollmächtigter desselben hat somit nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung an der Grenze selbst vorzunehmen, sondern durfte dieser Zollmanipulation nur behufs Aufschlußertheilung beiwohnen. Die Durchführung dieser Bestimmungen hat schlimme Folgen für das Publikum, und zahlreiche Klagen und Reklamationen seien aufgetaucht; besonders in Oesterreich mache sich eine starke Bewegung gegen den Fortbestand eines so unhaltbaren Zustandes — wie des durch das Eisenbahnmonopol geschaffenen — bemerkbar: Wie man hierbei von den Eisenbahn-Beamten denkt, das wollen wir um so weniger verschweigen, als es sich wieder einmal recht deutlich zeigt, welches Ansehens sich das Eisenbahn-Personal im Allgemeinen erfreut. Die Münch. N. N. bemerken Folgendes: „Die Qualität des Eisenbahn-Betriebspersonals, dessen Schul- und Fachbildung besonders in außerbayerischen Staaten (!) von sehr geringen Ansprüchen der Bahnverwaltung abhängig ist, erscheint nicht dazu angethan, um Vertrauen auf ein den Partei-Interessen entsprechende, genügende Beherrschung eines dem Eisenbahnwesen nicht assimilirten Gebiets zu erwecken." „Mangelnde Sachkenntnisse 2c. des Bahnpersonals bei der Zollerledigung veranlaßten schwere Schädigungen des Publikums." „Die deutschen Verwaltungen bieten allerdings Alles auf, um das Personal zu belehren, und zu diesem Zwecke gelangt die etwa 430 Seiten starke „Zusammenstellung der im Eisenbahnverkehr zu beachtenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften" zur Ausgabe." Dieses Werkchen vermöge jedoch die Erfahrung und Gewandtheit des Kaufmanns auf dem Gebiete der Praxis nicht zu ersetzen.

Bayern. Umwandlung der Stationen in Haltestellen. Mit der Umwandlung von Bahnstationen mit geringerem Verkehr in Haltestellen wird man, wie verlautet, nicht so rasch vorgehen, als dies ursprünglich gedacht und von den hieran meist interessirten Expeditoren und Adjunkten befürchtet worden war. Man wird vor Allem jene Stationen in Haltestellen umwandeln, die ganz geringe Verkehrsbedeutung, also nur wenig Güter- und Zugsverkehr haben, und bei welchen die Verantwortlichkeit keine hohe ist. Zudem wird man nur bei sich ergebender Erledigung der Vorstandsstelle durch Tod, Pensionirung, Versetzung oder Beförderung die Expeditorenstelle einziehen und auch da nur in der Voraussetzung, daß die Station Weichen- und Signalzentralisirung hat und die bisher vorhandenen Wechselwärter und sonstigen Stationsbediensteten eingezogen werden können. Auch wird man nicht mit einem Schlage alle bisherigen Nebenbeamten des Stationsvorstandes von der betreffenden Station entfernen, man gedenkt vielmehr auch in dieser Richtung nur ganz langsam vorzugehen und natürliche Erledigung solcher Posten zum Austausch des Personals zu benützen. Nachdem man außerdem diejenigen Persönlichkeiten, welche als Haltestellen- oder als Stationsaufseher in Aussicht genommen sind — die letztere Bezeichnung wird wohl gewählt werden —, längere Zeit zu solchem Dienste vorbilden und zu diesem Zwecke einzelnen Stationen zur Erlernung des Gesammtdienstes zutheilen will, um sie erst nach vollständiger Ausbildung und nach Bestehen einer Fachprüfung als Stellvertreter oder Ablöser und erst nach längerer Erprobung als wirkliche Stationsaufseher zu verwenden, so hat es mit der Umwandlung von Expeditionen zu Haltestellen wohl noch mehrere Jahre Zeit, zumal auch

---

der unbestimmten Zeit seines Martyriums. Zum dritten Mal an jenem Tage hörte er den Pfiff der Lokomotive und das dumpfe Geräusch des abfahrenden Zuges. Also hatte er auch auf den Zug um 7 Uhr 55 vergeblich gewartet, denn die Antwort auf sein Telegramm war nicht gekommen.

Wer behauptet, daß die Zeit fliegt, der hat keine Brautnacht im Gefängniß zugebracht! — Das Telegramm des Gefangenen brachte, als es in Venedig eintraf, in zwei Familien große Bestürzung. Was mag nur geschehen sein? — Welches wird das Schicksal der jungen Frau gewesen sein? — Diese und andere sehr schwere Bedenken kamen unter den nächsten Verwandten zur Sprache, während Karl's Vater die ganze Nacht in der Stadt umherlief, um das Räthsel zu lösen und den Beistand des Präfekten, des Sindaco und des Polizeidirektors anzurufen.

Natürlich bedurfte es hier mehrerer Stunden Zeit, um über Alles in's Reine zu kommen. Und die Sache klärte sich folgendermaßen auf: Ein Kaufmann in Venedig hatte eine Partie Reisetaschen von Juchtenleder mit Metallbeschlag, alle vollkommen gleich, aus einer Fabrik bezogen und dieselben mit glücklichem Erfolg auf den Markt gebracht, denn er verkaufte sie alle in wenigen Tagen. Im Wagen der Neuvermählten befanden sich drei von diesen Reisetaschen in ein und demselben Gepäcknetz. Als der deutsche Herr, der auch mit der Brille schlecht sah, in Mestre ausstieg, um die Reise auf der Linie Udine fortzusetzen, nahm er irrthümlich die Tasche der jungen Frau mit und ließ die seinige zurück. Der Senator mit dem weißen Bart nahm, in Verona angekommen, jene des Deutschen. Als Adele bemerkte, daß ihre Tasche fehlte, wurde dem Senator nachgesetzt, und es erfolgte der Umtausch, durch welchen Karl, ohne es zu wissen, sich im Besitz der Tasche des Deutschen befand. Nachdem der Deutsche noch während der Fahrt die Verwechslung wahrgenommen hatte, hinterlegte er die ihm nicht gehörende Tasche auf der Station Udine, telegraphirte an den Stationsvorstand in Venedig, er möge nach der seinigen forschen und sie ihm nachsenden lassen. Die in der Tasche des Senators fehlenden Werthpapiere waren von dem Gepäckträger, der das Gepäck aus dem Gasthofzimmer abgeholt hatte, um es nach der Gondel zu verbringen, gestohlen. Nach dem Verlassen der Gondel hatte sich jener Herr nie von seiner Tasche entfernt, und sie war thatsächlich nirgendwo anders gewesen als in Händen Karl's. Nachdem die Sache soweit aufgeklärt und auch der Dieb ergriffen war, der noch im Besitz der gestohlenen Werthe gefunden wurde, konnte Karl's Vater Venedig verlassen. Er hatte sich mit allen nöthigen Urkunden versehen, um die völlige Unschuld des Sohnes festzustellen, und nach Eintreffen in Vincenza mit dem ersten Zug um 7 Uhr 45, lief er schnurstracks zum Hause des Königlichen Staatsanwaltes, wo er sogleich mit der größten Liebenswürdigkeit empfangen ward.

Punkt 9 Uhr ließ Karl's Vater, begleitet vom Staatsanwalt und dem Polizeidirektor, die Zelle des armen Gefangenen aufschließen, und nachdem sie ihn über das erlittene Mißgeschick getröstet hatten, ertheilten sie ihm den Rath, niemals mehr sich auf

Digitized by Google

auf eingleisigen Linien schwerlich solche Haltestellen kreirt, vielmehr vor Allem solche Stationen zur Umwandlung in Haltestellen gewählt werden, welche an Doppelbahnstrecken liegen. Bei anderen Verwaltungen ist man in dieser Hinsicht weniger rücksichtsvoll vorgegangen.

Verhältnisse d. Eisenb.- u. Verkehrs-Beamten.

Sachsen. Ueber die Häufigkeit, Dauer und Art der Erkrankungen der Beamten der Kgl. Staats-Eisenbahnen liegt der Bericht des Herrn Medizinalrath Dr. Flinzer-Chemnitz für das Jahr 1894 vor. Danach belief sich, wie die Leipziger Zeitung mittheilt, die Zahl der im Berichtsjahr unter Beobachtung gestandenen Beamten auf 11 522, von denen 30,3 Proz., 3 Proz. weniger als im Vorjahre, erkrankten. Dieses Personal ist in 7 Gruppen eingetheilt und zwar a. Zugförderungspersonal, b. Zugbegleitungspersonal, c. Bahnbewachungs- und Unterhaltungspersonal, d. Stationspersonal, e. Personal für den niederen Stationsdienst, f. Weichenwärter, g. Bureau- und sonstiges Personal. Die Häufigkeit und Dauer der Erkrankungen ist innerhalb dieser einzelnen Gruppen sehr verschieden. Es erkrankten innerhalb der Beamtengruppe: Zugförderungspersonal 55,49 Proz., Zugbegleitungspersonal 39,39 Proz., Bahnbewachungs- 2c. Personal 27,90 Proz., Stationspersonal 14,62 Proz., Unteres Stationspersonal 19,20 Proz., Weichenwärter 30,24 Proz., Bureau- 2c. Personal 21,62 Proz. Wie in früheren Jahren, so erscheinen die Beamten, die dem Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonal angehören, mit den höchsten, die Beamten vom Stationspersonal und die Bureaubeamten mit den niedrigsten Zahlen. Ganz anders aber gestalten sich die Ziffern, wenn man die Dauer der Erkrankungen in Betracht zieht. Hier folgen Bureaupersonal mit 43,2 Tagen, Stationspersonal mit 41,0, Unteres Stationspersonal mit 39,9, Zugbegleitungspersonal mit 39,6, Bahnbewachungspersonal mit 39,1, Weichenwärter mit 37,1 und Zugförderungspersonal mit 31,3 Tagen durchschnittlicher Krankheitsdauer. Es geht hieraus hervor, daß die Beamten, welche am häufigsten erkranken, die kürzeste Krankheitsdauer nachweisen und umgekehrt die Bureaubeamten die längste. Dieses Verhältniß wird in jedem Jahr beobachtet und ist jedenfalls hauptsächlich mit aus der Natur der dienstlichen Verhältnisse zu erklären. Die häufigere Erkrankung des Zugpersonals ist aus der Art der Dienstleistung desselben wohl erklärlich, auf die kürzere Krankheitsdauer wirken aber äußere Einflüsse (Einkommen aus Fahrgeldern 2c.) höchst wahrscheinlich mit ein. Auf die einzelnen Monate entfallen Krankheitsfälle: Januar 592 = 17 Proz., Februar 330 = 9,45 Proz., März 272 = 7,78 Proz., April 261 = 7,46 Proz., Mai 220 = 6,30 Proz., Juni 235 = 6,73 Proz. Juli 227 = 6,50 Proz., August 208 = 5,95 Proz., September 229 = 6,55 Proz., Oktober 248 = 7,10 Proz., November 293 = 8,38 Proz. und Dezember 377 = 10,80 Proz. Im Januar den Höhepunkt der Erkrankungen erreichend, fällt deren Zahl fast ununterbrochen bis zum August, um von da an wieder zu steigen. Vertheilt man die Krankheitsfälle auf die einzelnen Jahreszeiten, diese im meteorologischen Sinne genommen, so fallen auf den Frühling 21,56 Proz., Sommer 19,19 Proz., Herbst 22,05 Proz. und Winter 37,20 Proz. Bezüglich der Krankheitsarten giebt die Statistik manchen interessanten Aufschluß. Diphteritis ist in vereinzelten Fällen vorgekommen. Der Unterleibstyphus, seit Jahren stetig im Rückgange begriffen, ist nur in zwei Fällen aufgetreten, je einer in Chemnitz und in Reichenbach i. V. Eine andere Krankheit, die bereits 1893 sehr in den Vordergrund trat, ragt dagegen durch große Ziffern hervor; es ist die Influenza, an welcher 481 Personen (nur 27 weniger als 1893) erkrankten. Auf den Januar entfielen davon allein 212 Fälle und auf den Dezember 102. Die Beamtengruppen A., B., C. und F. waren hier am stärksten betheiligt. Erkrankungen der Athmungsorgane sind 307 verzeichnet, darunter 35 Lungenentzündungen, aber nur 4 Fälle von Lungenschwindsucht. Von Krebs sind 15 Fälle, darunter 9 des Magens, von acuten Magen-, Darmkatarrhen 91 beobachtet. Von diesen kam die höchste Zahl, 13, auf den August. Die Sterblichkeit der Erkrankten berechnete sich auf 2,9 Proz. gegen 2,8 Proz. im Vorjahre. In den einzelnen Beamtengruppen betrug diese Sterblichkeit: 1,7 Proz. in Gruppe A., 2,7 Proz. in Gruppe B., 4,3 Proz. in Gruppe C., 2,4 Proz. in Gruppe D., 1,4 Proz. in Gruppe E., 3,7 Proz. in Gruppe F., 5,3 Proz. in Gruppe G. Hiernach starben von den Erkrankten des Bureaupersonals über dreimal soviel als von erkrankten Zugförderungsbeamten.

Prüfungswesen.

Preußen. Die Eisenbahn-Direktionen sind ermächtigt, denjenigen technischen Bureaubeamten und Hilfsbediensteten, welche die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst nicht erlangt haben oder das Reifezeugniß einer seitens der Eisenbahnbehörden als genügend anerkannten technischen Fachschule nicht besitzen, auf Antrag die Erfüllung dieser Vorbedingungen zu erlassen, sobald die Gesuchsteller bei der vorgesetzten Eisenbahndirektion eine Vorprüfung bestehen. In dieser ist von der Behörde nach pflichtmäßigem Ermessen und ohne Beobachtung bestimmter Prüfungsformen festzustellen, ob der Bewerber das für einen bau- oder maschinentechnischen Eisenbahn-Sekretär nothwendige Maß allgemeiner Schulbildung, namentlich die Fähigkeit, eine geeignete Aufgabe in verständiger, klarer und formgerechten Weise schriftlich zu behandeln und die Kenntnisse, die auf einer technischen Fachschule erlangt werden können, in genügendem Maße besitzt. Diese Vorprüfung, welche einmal wiederholt werden darf, muß bis spätestens Ende September 1896 bestanden sein.

Ausland.

Oesterreich. Der neue Eisenbahnminister, Herr von Guttenberg, hat kürzlich einer Beamtendeputation auf ihre Ansprache sein Programm entwickelt. — Die Beamten dürften nicht glauben, daß dadurch, daß der Kaiser einen Soldaten an die Spitze des Ministeriums gestellt habe, die Leitung desselben vornehmlich vom militärischen Standpunkte erfolgen werde. Bei der Wahl seiner Person sei nicht sein militärischer Charakter,

---

Reisen zu begeben, ohne mit irgend einer Urkunde versehen zu sein, die dazu dienlich ist, im Nothfall sich ausweisen zu können.

Kaum war er mit seinem Vater allein, so wandte er sich gegen ihn, und mit verstörtem Blick und wie ein Rasender die Fäuste erhebend, sagte er zu ihm:

„Und wo werden wir jetzt Adele finden? —"

„Adele? — die ist zu Hause und erwartet dich!"

„Wieso? — Seit wann? —"

„Seit gestern Abend. — Als der Zug in Verona angekommen war, stieg sie aus und, wie du dir denken kannst, erwartete sie dich mit dem nächsten Zug, ohne den Bahnhof zu verlassen. Nachdem sie gesehen, daß du mit dem Zug um 5 Uhr 16 nicht gekommen warst, da wurde ihr wegen deines unerklärlichen Ausbleibens bange und weil sie allein war, so fürchtete sie sich vor der hereinbrechenden Nacht. Sie reiste deshalb um 5 Uhr 25 in Verona ab und kam um 9 Uhr 30 nach Venedig, als wir schon dein Telegramm erhalten hatten und eben im Kreis der Familien die zu treffenden Maßnahmen beriethen.

Das von seinem Gefährten verlassene Täubchen hatte wieder den Flug nach dem elterlichen Nest genommen.

Als diese beruhigenden Erklärungen ausgetauscht waren, eilten sie zusammen auf's Telegraphenamt, um den Familien die Befreiung zu verkündigen; allein vor 1 Uhr 12 abzureisen bezw. vor 3 Uhr 35 in Venedig einzutreffen, war nicht möglich. Sogar die Eisenbahn schien nicht mehr vorwärts zu kommen. Als Karl mit seinem Vater im Eisenbahnwagen Platz genommen, meinte er: „Wenn man nach Vicenza geht, so giebt es kein Mittel mehr, um wieder herauszukommen. Nicht übel, daß ein Vicentiner Herr, der im gleichen Abtheil saß, diese Aeußerung für ein Kompliment voll Wohlwollen gegen seine schöne Vaterstadt nahm.

Als Karl, nach Venedig zurückgekehrt, sich nach dem Palast der Gattin begab, die ihn unter'm Fenster mit Sehnsucht erwartete, da erkannten ihn wieder die Mädchen vom Canareggio, welche Strümpfe strickend vor den Thüren ihrer Häuser saßen. Und da sie nicht wußten, daß er Venedig verlassen hatte, so gaben sie sich mit den Augen Winke, den jungen Ehemann zu betrachten. Wie sie ihn sahen: blaß, abgezehrt, mit matten Augen, da verwunderten sie sich gar sehr, und die Betta stieß die Catina mit dem Ellbogen, sandte einen Blick voll Theilnahme gen Himmel und sagte: Gütiger Gott! — in welchem Zustand — nach der Brautnacht! —

Vermischtes.

Ein viel angewendetes, aber unrichtiges Wort ist der „Staats-Haushaltsetat". Im sächsischen Landtage hat mit Recht ein Abgeordneter hierauf aufmerksam gemacht. Es ist richtiger zu sagen „Staats-Haushaltplan", oder kurzweg „Etat".

Die größte Dampfmaschine der Erde wird gegenwärtig in der Werkstätte der Gebrüder Sulzer in Winterthur hergestellt. Sie arbeitet mit vier Cylindern, denen vier Dampfkessel den Dampf mit 11 Atmosphären Druck liefern, und leistet 2000 Pferdekräfte. Die Maschine hat eine Länge von 20 m und eine Breite von 14 m; das Schwungrad hat 7 m im Durchmesser. Die Maschine ist für eine Fabrik in St. Petersburg bestimmt. (L. Z.)

Digitized by Google

sondern hauptsächlich der Umstand maßgebend gewesen, daß er in Folge seiner jahrelangen Stellung als Chef des Eisenbahnbureaus des Generalstabs mit den Eisenbahnverhältnissen der Monarchie ziemlich vertraut sei. Die Hauptaufgabe der Eisenbahnverwaltung bleibe nach wie vor in erster Linie die Sorge für die Befriedigung des Publikums bezüglich eines sichern, den Bedürfnissen entsprechenden Personen- und Güterverkehres, dann die Sorge für die kräftige Unterstützung des Handels und der Industrie durch eine gesunde Tarifpolitik, namentlich für den Export, und durch die Ergänzung des Eisenbahnnetzes in einer Weise, wie es die kommerziellen Verhältnisse des Staates erheischen. Daß in letzterer Beziehung militärische Interessen auch gewahrt werden müßten, sei bei der ungeheuren Bedeutung der Eisenbahnen für die Reichsvertheidigung wohl selbstverständlich, wie dieselben ja auch bisher nicht außer Acht gelassen werden durften.

Ungarn. Die Erhöhung der Zonentarife für den Personenverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen, welche kürzlich angekündigt wurde, beträgt für die 1. Wagenklasse in allen Zonen bei Personenzügen 20 Proz., bei Schnellzügen 25 Proz. Für die 2. Wagenklasse ist der Tarif nur in der 13. und 14. Zone, für die 3. Wagenklasse nur bei Schnellzügen und in der 14. Zone um 20 Kreuzer erhöht. Die aus der Tariferhöhung der Staatsbahnen erwartete Mehreinnahme wird auf 1478256 Gulden geschätzt.

Schweiz. Der Verwaltungsausschuß der Jura-Simplonbahn beschloß, bei dem am 30. Januar zusammengetretenen Verwaltungsrath zu beantragen, für Gehaltserhöhungen 600000 Frcs. für 1896 inclusive zu bewilligen und die von den Angestellten geforderte Lohnskala mit einem Maximum und Minimum anzunehmen. Die Jura-Simplonbahn macht diese Vorschläge direkt ihrem Personal, ohne mit Jemand zu verhandeln, und dieselben gelten als definitiv. — Die Schweizer Eisenbahn-Angestellten, mit ihrer Lage in Folge der Privatbahnwirthschaft nicht zufrieden, haben eine Agitation in's Werk gesetzt, durch die sie endlich das zu erreichen scheinen, was ihnen die Gesellschaften bisher mit Beharrlichkeit vorenthielten. Sie treten korporativ für die Verstaatlichung der Schweizerischen Eisenbahnen ein, und sie erlangen damit immer mehr die Sympathien des Schweizer Volkes. Das Organ des Vereins Schw. Eisenbahn-Angestellter, geleitet von Dr. Sourbeck, hat einen großen Einfluß auf diese Bewegung erlangt.

Schweiz. Zur Lohnbewegung der Eisenbahn-Angestellten. Eine am 2. Februar im Freien abgehaltene, von 700 Personen besuchte Protestversammlung der Angestellten der Jura-Simplonbahn beschloß einstimmig, die von dem Verwaltungsrath der Bahnfrage bewilligten Zugeständnisse (s. oben) abzulehnen, die früheren Forderungen aufrecht zu erhalten, die weiteren Verhandlungen mit der Gesellschaft dem Zentralkomitee der Angestellten der Schweizerischen Transportanstalten zu übertragen und sich mit den Werkstättenarbeitern der Gesellschaft in Biel und Iverdon solidarisch zu erklären.

Schweiz. Der Bundesrath hat beschlossen, alle Regierungen Europas zu einer Konferenz zum Zwecke der Regelung der besonderen Verhältnisse für Fortsetzung der Statistik der europäischen Eisenbahnen durch das Zentralamt für internationalen Bahntransport einzuladen. Die Konferenz soll im Frühjahr 1896 in Bern zusammentreten.

Vermischtes.

Verunglückt. Am 1. dss. verunglückte auf Bahnhof Hagen i. W. der Lokomotivführer Karl Bäcker. Er wollte ein Gleis überschreiten, auf dem sich ein Güterzug bewegte, von dessen Maschine er erfaßt und schwer verletzt wurde, so daß nach zwei Stunden der Tod eingetreten ist. Herr Bäcker war Mitglied des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Belohnte Rettungsthat. Das unerschrockene Verhalten des Hilfsweichenstellers Morgenstern aus Frankenstein bei Freiberg i. S., welcher im Dezember vor. J. ein Kind vom Ueberfahrenwerden gerettet hatte, ist von der Kgl. Sächsischen General-Direktion der Staatsbahnen damit belohnt worden, daß sie dem Braven eine Summe von 60 Mark zum Geschenk gemacht hat.

Der Urheber des großen belgischen Eisenbahnunglücks. Aus Brüssel wird unterm 31. Januar berichtet: Die Strafkammer von Nyvel verkündigte heute das Urtheil in dem Prozesse gegen die wegen des großen Eisenbahnunglücks von Ottignies vom vorigen Sommer Angeklagten. Der Stations-Chef ist freigesprochen worden. Der Weichensteller ist zu einem Jahre Gefängniß und 18000 Frcs. Schadenersatz (!!) an die Wittwe des verunglückten Maschinisten verurtheilt. Der Staat ist für zivilrechtlich haftbar erklärt zum Schadenersatz für die Hinterbliebenen der Getödteten und für die Verwundeten.

„Eine Kriegserinnerung." Im Deutschen Flügelrad-Kalender befindet sich ein Bild, welches den am 23. Januar 1871 erfolgten Sturz mehrerer Lokomotiven von einer gesprengten Brücke herab über die Maas (nicht, wie irrtümlich dort angegeben, über die Mosel) darstellt. Hierüber bringen nun jetzt anläßlich der 25jährigen Wiederkehr des Tages jener Katastrophe die Dresdner Nachrichten bemerkenswerthe, jene Angaben zum Theil willkommen ergänzende Einzelheiten. „Am Abend des 23. Januar war ein Proviantzug, 52 Wagen stark, von Sedan nach der von deutschen Beamten besetzten Station Mohon abgelassen worden. Diese Station lag in einem Kurvendreieck, dessen eine Seite die direkte Verbindung Sedan-Charleville ohne Berührung der Station Mohon bildete, während an der Verbindung Sedan-Rheims die Station Mohon lag. Die Verbindung nach Charleville war unterbrochen, da die etwa 1 Kilometer von der Station entfernte Eisenbahnbrücke über die Maas während der Belagerung von Mezières von der französischen Besatzung gesprengt worden war. Der Proviantzug hatte an seiner Spitze vier Lokomotiven, eine niederschlesisch-märkische (nach Epernay bestimmt) als erste, eine der Nassauischen Bahn gehörige (nach Rheims bestimmt) als zweite und die Lokomotiven „Leisnig" und „Roßwein", der vormaligen Leipzig-Dresdner Bahn gehörig (ebenfalls nach Rheims bestimmt), als dritte und vierte, sämmtlich mit je einem Lokomotivführer und Heizer besetzt. Der Zug war um 8 Uhr Abends von Sedan abgegangen, in Folge von Mißverständnissen, die aus der Unkenntniß des Personals mit den Strecken-Verhältnissen hervorgingen, aber nicht in die Station Mohon, sondern auf die vor derselben liegende Abzweigung nach Charleville gerathen. Auf diesem Gleise die Fahrt fortsetzend, stürzten plötzlich die ersten drei Lokomotiven des Zuges durch die gesprengte Oeffnung der Maasbrücke 30 Fuß tief in den Fluß hinab, während die vierte mit dem Zuge auf dem Gleise stehen blieb. Von dem mit hinabgestürzten Personal kam ein Feuermann der niederschlesisch-märkischen Bahn um's Leben, während die anderen fünf Personen merkwürdigerweise mit nur geringen Verletzungen davonkamen. Unter den abgestürzten Lokomotiven befand sich als dritte die sächsische Lokomotive „Leisnig" (vergl. d. Abbildung in Nr. 2 d. Verkehrs-Bl.), welche mit ihrem Vordertheil auf der zweiten auflag und an den Pfeiler der Brücke sich anlehnte. Sie wurde später mit der andern gehoben und reparirt. Der auf dieser Lokomotive diensthuende Führer Kirsten aus Dresden blieb unverletzt, sein Feuermann Fritzsche erlitt einige Verstauchungen, die wieder geheilt wurden. Beide sind nicht mehr am Leben. Der auf der Lokomotive „Roßwein" postirte Führer Halve ist 1890 gestorben, sein Heizer, der seit 1891 pensionirte Lokomotivführer Hanisch, dürfte der einzige noch lebende Zeuge des Unfalles sein. Die Errettung der drei Ueberlebenden von den beiden preußischen Lokomotiven in der stark dunklen Nacht war eigentlich ein Wunder. Ein Führer war an's andere Ufer der Maas geschwommen, die anderen kletterten an den Trümmern der Lokomotive herauf. Zu erwähnen bleibt noch, daß die sächsische Lokomotive und ihr Personal auf der ersten Fahrt in Feindesland von dem Unfall betroffen wurden. Die abgestürzte Lokomotive „Leisnig" ist später als invalid durch eine neue ersetzt worden. Die jetzige Trägerin ihres Namens kann aber nunmehr eine eigenthümliche Erinnerungsfeier begehen."

Jubiläum einer der ältesten sächsischen Eisenbahnen. Vor wenig Tagen feierte eine Stammlinie aus der ersten Entwickelungsperiode des sächsischen Staatseisenbahnwesens, die „Niedererzgebirgische Linie", deren Erbauung in zwei auseinanderliegende Zeitabschnitte fällt, das 60jährige Jubiläum ihres Bestehens. Am 1. Februar 1836 erließ das Komitee zur Erbauung einer Eisenbahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa zum Anschlusse an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn daselbst eine Einladung zur Aktienzeichnung für dieses Unternehmen, und kurz darauf beschloß die erste Generalversammlung der „Erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft in Chemnitz" die Ausführung dieser Bahn. Allerdings wirkten die inzwischen beim Bau der Leipzig-Dresdener Eisenbahn eingetretene Steigerung der Arbeitslöhne und Materialienpreise so außerordentlich auf die Höhe des Kapitalbedarfs ein, daß die Ausführung des Unternehmens gefährdet erschien. Die strategisch wichtige Linie mußte aber erbaut werden, und so übernahm die Königliche Staatsregierung den vierten Theil des Aktienkapitals von 4 Millionen Thalern. Anfänglich wurde der Bau auf die Linie Chemnitz-Riesa beschränkt, und zwar baute man zunächst bis Döbeln, dann bis Limmritz und zuletzt bis Chemnitz. Die noch unvollendete Bahn mußte aber besonderer Schwierigkeiten halber dem Staate zum Kauf angeboten werden, den derselbe allerdings erst am 31. Dezember 1850 übernahm. Der Weiterbau von Chemnitz nach Zwickau wurde seitens der Regierung einige Jahre später ausgeführt. Interessant ist der Bericht eines Reisenden, der die Strecke zuerst mit befuhr. „Frühmorgens um 7 Uhr fuhren wir in zwei Wagenzügen ab, bald aber

Digitized by Google

ging dem Dampfroß, vor dem die Bauern Reißaus nahmen, der „Athem“ aus, auf der nächsten Station mußte die Lokomotive gespeist werden, was ungefähr eine Stunde dauerte. Während dieser Zeit durften wir den Zug nicht verlassen, was überhaupt unmöglich gewesen wäre, da die Thüren fest verschlossen waren. In mittelmäßigem Tempo fuhr der Train aus der ersten Unterwegsstation heraus, bei der zweiten entgleiste in Folge falscher Weichenstellung die Maschine des ersten Zuges; wiederum langes Halten, doch wurde uns während des Herauswindens gestattet, auszusteigen. Eine neue Maschine wurde dann „angespannt“, mitten auf der Strecke aber stellte dieselbe ihre Funktionen ein, es wurde ein kleines Stündchen geruht, dann gings langsam weiter, dann kamen wir Nachmittags 2 Uhr an unser Ziel, das wir als rüstige Fußgänger bereits, wenn wir mit dem Zuge aufgebrochen wären, 1/2 10 Uhr Vormittag erreicht hätten.“ „L. N. N.“

Zur Geschichte des Wagens. Ueber den Ursprung des Wagens hat kürzlich im Ingenieur- und Architektenverein zu Budapest Ingenieur E. Illes einen Vortrag gehalten. In demselben führte er u. A. aus, daß unter den Erfindungen, welche Europa dem Ungarlande zu danken habe, in erster Reihe der Wagen zu nennen sei. Nach einer verbreiteten Ueberlieferung habe derselbe seinen Namen von dem Orte Kocs im Komitat Komorn (daher die ungarische Benennung „Kocsi“ und die deusche „Kutsche“). Das ist aber eine unerwiesene Annahme. Viel wahrscheinlicher ist es, daß die Ungarn den Wagen aus Asien mit nach Europa gebracht haben. Schon 200 Jahre vor Christus wohnte an der Grenze von China ein Volk, welches die Historiker der hunnischen Dynastie „Kao-tse“ (Pferd- und Wagenlenker) bezeichneten. Das Wort kocsi kommt in ungarischen Dokumenten im 13. Jahrhundert vor, und im 14. und 15. Jahrhundert findet sich die Bezeichnung „Kutsche“; eine solche hat z. B. König Ladislaus V. der Gemahlin des französischen Königs Karl VII. zum Geschenk gemacht. Um das Jahr 1400 waren in größeren Städten Ungarns schon Miethwagen vorhanden, während im Ausland die Benützung von Wagen geradezu verboten war. Erst im 16. Jahrhundert begann man im Auslande sich der Wagen zu bedienen, und in Oesterreich und in Deutschland waren es die Mitglieder der habsburgischen Dynastie, welche zuerst Wagen benützten. In Frankreich waren unter Franz I. insgesammt bloß drei Wagen in Gebrauch und nach England wurde im Jahre 1580 der erste Wagen aus Deutschland eingeführt.

Briefkasten.

B. und Andere. Gleichzeitig mit den Festberichten sind uns eine Reihe zum Theil recht schöner Prologe zugegangen, deren Abdruck uns aber leider wegen Raummangels nicht möglich ist. Wir danken für die freundliche Zusendung, bitten aber wegen des Nichterscheinens um gefällige Nachsicht. — **Mannheim.** Zur Wiedergabe des hübschen Weihnachtsprologs findet sich namentlich auch mit Rücksicht auf die etwas weit zurückliegende Veranstaltung leider kein Raum. Um so lieber erfassen wir aber die Gelegenheit zur Wiedergabe des von Herrn Hechler verfaßten Gedichtes „Gruß nach Wien“, welches gewiß allen Theilnehmern und namentlich unseren Wiener Kollegen besonderes Vergnügen bereiten wird.

Gruß nach Wien!

Noch einmal möcht' ich wandern,
Mit meiner Sehnsucht zieh'n
Zur Kaiserstadt, der schönen,
Nach meinem lieben Wien.

Noch einmal möcht' ich weilen
Am grünen Donaustrand,
Und reichen dort den Freunden
Die deutsche Bruderhand.

Hätt' ich des Vögleins Schwingen,
Ich flög' zum Stephansdom,
Und grüßt' von seiner Spitze
Den blauen Donaustrom.

Im Prater liegt ein Garten,
So wonnesam und traut,
In dem das trunk'ne Auge
Venedigs Pracht erschaut.

Da wehen reine Lüfte
Herab von Alpenhöh'n,
Und unter hohen Bäumen
So schöne Frauen geh'n.

Es ragen die Paläste
Aus blauer Fluth empor,
Und wundersame Laute
Umschmeicheln leis das Ohr.

Der Gondoliere singet
Vom fernen Lieb ein Lied,
Wie ihn der Liebe Sehnen
Nach seiner Heimath zieht.

Wie leises, süßes Grüßen,
Vom fernen, schönen Wien,
Noch immer diese Weisen
Durch meine Seele zieh'n! —

M. in D. Die Erzählung aus dem Italienischen „Die Brautnacht“ ist die Uebersetzung eines badischen Kollegen. — **R.** in **B.** Auf die „Erklärung“ des Herrn S. haben wir zu entgegnen, daß wir weitere Schritte thun werden, um die volle Berechtigung unseres Vorgehens zu erweisen. — **E.** in O. Der Artikel wird, wenn auch hier und da mit einigen Aenderungen, erscheinen. Diskretion selbstverständlich. — **K.** in **M.-G.** Betrag in Briefmarken richtig erhalten. Dank u. Gruß! — **S.** in **B.** Eisenbahn-Kalender und Flügelrad-Kalender sind zu ermäßigtem Preise zu haben. — **Fl., Berlin.** Möge jeder tüchtige Eisenbahner darüber wachen, daß die wachsende Einigkeit weiter gedeihe! Noch große und schöne Aufgaben harren der Erfüllung! — **Chemnitz.** In nächster Nummer! —

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind beigelegt: Eine Preisliste der größten holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik von **Adolf Tendering** in **Orsoy** an der holländischen Grenze, ferner ein Prospekt des Ersten Cottbuser Versandhauses **Conrad & Kamberg** in **Cottbus.**

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere verehrlichen Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene, unabhängig von der Beitragsdauer, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine (60000 Mitglieder) begründete auf versicherungstechnischen Grundsätzen aufgebaute

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Beitrittsberechtigt sind alle Beamte, einschliesslich der Lehrer, Aerzte, Rechtsanwälte, Architekten etc., wie auch alle im Vorbereitungsdienst stehende Personen. Drucksachen etc. werden auf Ersuchen portofrei zugesandt durch die Ortsausschüsse, Verbandsvereine, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Kautionen
für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**
auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 251.

Normal-Geldschwingen.
(Gesetzl. geschützt)
Aeusserst pract., für jed. Kassen- u. Zahlungsverk. unentbehrl. Verschiedenartigste Ausstattung u. Grösse auch mit Deckel, Verschluss und Banknotentasche. Prospecte frei durch Postsecretair
E. Behm - Parchim.

Glafey's chem. Schnellputzpulver
augenblicklich wirkend, ersetzt bei grösster Vollkommenheit herrlichsten Glanz auf allen Metallen.
Silb. Med.: Nürnberg 1882, Amsterdam 1883.

Kautions-Darlehne
in voller Höhe, sowie Neukautionen schnell und kostenfrei.
W. Wilke, Direktor.
Berlin, Kurfürstenstraße 24.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

B. Becker in Seesen a. H. fabr. allein seit 1880 den anerkannt unübertroffenen Holländ. Tabak. Ein 10 Pfd.-Beutel fco. 8 Mk.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Stations-Assistent II. Cl.
auf Bahnhof im Gebirge sucht zu tauschen. Gefl. Offert. unter C. 111 in die Exped. dss. Blattes erbeten.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Digitized by Google

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei** v. **H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien. Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Bureau-Assistent

der Hauptverwaltung in Dresden möchte mit einem Kollegen einer Bau-Inspektion, oder mit einem Stations-Assistent, nach gesund gelegener, mittlerer oder kleiner Station tauschen. Werthe Angebote unter **M. G. H.** an die Geschäftsstelle d. Ztg. erbeten.

Dienstkautionen

bis zu 18000 **Mk.** stellt unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5 % Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 3% zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werth-Papiere in Abzug gebracht, so daß bei 3½ prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1½ %** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat in den ersten 5 Jahren einen jährlichen Beitrag von 1% und in den folgenden 3 Jahren von ½ % an diesen Fonds zu entrichten.

Die **erste Berliner Kautionsgesellschaft**, welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6½ % Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1½ %. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, so daß das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3½ %** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Einbanddecken

für die

Deutschen Verkehrs-Blätter

in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,50 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Zu kaufen gesucht:

Vom rollenden Flügelrad

Von A. v. Schweiger-Lerchenfeld.

Gef. Angebote mit Preisangabe an die Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter erbeten.

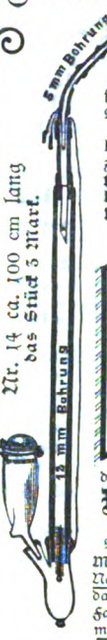
Das in jeder Beziehung **denkbar beste** **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,** **Berlin SW.,** Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00 pro Pfd.

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

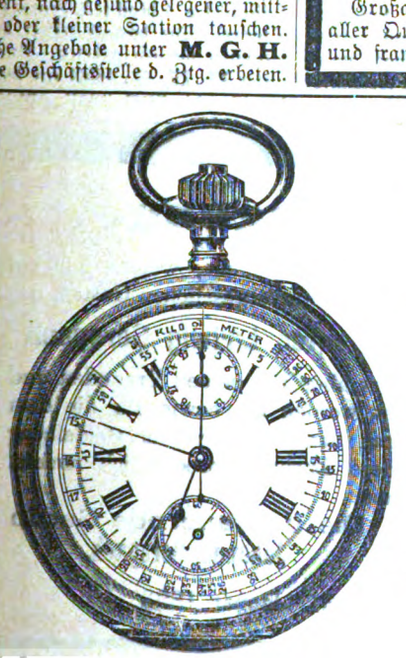
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Neu! Patent-Zithern (neu verbess.) Thatsächl. von Jed. in 1 Stunde nach d. vorzügl. Schule **ohne Lehrer und ohne Notenkenntn.** erlernb. Größe 56×36 cm, 22 Saiten, **hochf. und haltbar gearbeitet, Ton wundervoll.** (Prachtinstr.) Prs. nur Mk. 6.— m. Schule und allem Zubehör. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt. **O. C. F. Miether** Hann. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19. NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 fl. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von d. Güte u. Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als Specialität die Fabrikation von Taschenuhren und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in Wand-, Stand- und Weckeruhren!
Silber- und Alfénide-Geräthe aller Art. — Sämmtliche Musik- und optischen Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Disch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt. Bei Bezug gegen Ziel 5%

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.

Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.

Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.

Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt Juweller Breslau.** Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen
ohne Preiserhöhung.

Allgemeiner Deutscher Versicherungs-Verein

Generaldirektion **Stuttgart** Uhlandstrasse 5.

Juristische Person. | Gegründet 1875. | Staatsoberaufsicht.

Filialdirektionen in
Berlin SW., Anhaltstr. 14. — **Wien,** I. Graben 16.

Der Verein empfiehlt seine in besonders geeigneter Form eingeführte und für technische Beamte und Angestellte hochwichtige

Unfall-Versicherung

mit Entschädigung bis zu Mk. 50,— täglich oder bis zu Mk. 100,000 im Todes- und Invaliditätsfall; ferner die speciell für die niederen Bediensteten der Verkehrs-Anstalten, wie das Zugpersonal, Bahn- und Weichenwärter, Bahnhofportier etc. sich eignende

Sterbekasse,

welche gegen eine mässige Prämie die Auszahlung eines bestimmten Kapitals von 100 — 3000 Mk. für den Todesfall bezweckt.

Die Sterbekasse des Vereins, welche ganz besonders den Verhältnissen der minderbemittelten Klassen, die sich an der eigentlichen Lebens-Versicherung nicht zu beteiligen vermögen, weil sich die Lebens-Versicherungsgesellschaften mit der Versicherung kleiner Kapitalien nicht befassen, Rechnung trägt, zählt zur Zeit ca. 40,000 Mitglieder. Die Reserven betrugen am 1. Januar 1895 Mk. 1343203.

An Dividenden werden in dieser Abtheilung den bezugsberechtigten Mitgliedern seit dem Jahre 1889 jährlich je 20 Prozent gewährt. Am 1. Oktober 1895 bestanden in sämtlichen Abteilungen des Vereins 170129 Versicherungen über 1370370 versicherte Personen.

Prospekte und Versicherungsbedingungen werden von der Direktion oder den Vertretern des Vereins gratis abgegeben.

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Zu kaufen gesucht

Jahrgang 1885 u. 1886 d. Deutsch. Verkehrs-Blätter, vollständig u. gut erhalten. Gefl. Offerten mit Preisangabe an die Geschäftsstelle dss. Bl.

Pensionirten Eisenbahn-Beamten

in allen Theilen Deutschlands, insbesondere auch in Berlin, kann angenehme Beschäftigung nachgewiesen werden. Gefällige Angebote unter **A. F. 10** erbeten an die Geschäftsstelle dieses Blattes.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Bring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die Exp. d. Bl.

Aus dem Nachlaß eines verstorb. Kgl. Sächs. Bahnmstrs. II. Kl. sind folgde. zieml. neue, nur wenig getrag. Uniformstücke billig zu verk.: 1 Hut, 1 Degen, 1 Paar Achselst., 1 Achselschleife, 2 Mützen (55,5 cm Kopfwte.) 1 Mantel u. 1 Rock je I. Sorte (mittl. Statur). Die darauf reflekt. Herren Beamten werden gebeten, Angebote unter **H. H. B. 100** an die Exp. der Deutsch. Verk.-Blätt. abzugeben.

M. Wolff's Nähmaschinen

Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Danksagung.

Für die herzliche Theilnahme, welche mir bei dem Hinscheiden meines unvergesslichen Gatten, des

Eisenbahnassistenten Ludwig Gerspach

allerseits, besonders aber von seinen Freunden und Kollegen bekundet worden ist, sowie für die dem Verstorbenen durch den Bezirksverein Heidelberg erwiesene besondere Ehrung spreche ich meinen innigsten Dank aus.

Die tieftrauernde Gattin
Johanna Gerspach.

Rappenau, den 31. Januar 1896.

Inhalt: Vom Strafvollzug in Fällen der fahrlässigen Eisenbahn-Transportgefährdung. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrsbeamten. — Prüfungswesen. — Ausland. — Vermischtes.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Zu Nr. 6. Leipzig, den 6. Februar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig-Gohlis, Arichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Kaiser-Geburtstagsfeier der Eisenbahn-Beamten in Hannover.

Am 28. Januar hatten sich im Tivolisestsaal mehr als 1400 Bahnbeamte aller Grade (einschließlich 400 Damen) zusammengefunden, um den Geburtstag unseres Landesherrn würdig zu feiern. Während die Herren den Saal belebten, hatten die Damen auf den geräumigen Gallerien Platz genommen. Bald nach 8 Uhr eröffnete der Herr Stations-Vorsteher Schier mit einer zutreffenden Ansprache den Kommers. Die Musik ließ den hübschen Festmarsch „Kaisertreue" ertönen, und nachdem dann noch gemeinschaftlich ein Lied gesungen war, hielt der Herr Regierungsrath Röttger die Festrede. In trefflichen und Jedem zu Herzen gehenden Worten wurde des Kaisers Majestät als Friedensfürst und echter und rechter Landesvater gefeiert. Besonders betonte Redner die Wiedergeburt des Deutschen Reiches und die glückliche 25jährige Friedenszeit, die es ermöglicht habe, dem Reiche die innere Entwickelung und der Industrie, dem Handel und Gewerbe, sowie Kunst und Wissenschaft ein großes Aufblühen zu geben. Unter der weisen Regierung des gegenwärtigen Kaisers dürfe das ganze deutsche Volk auch weiter eine friedliche Zeit erwarten. Ein allgewaltiges „Kaiserhoch" durchbrauste nach dieser inhalts- und gedankenreichen Rede den Saal, wonach die Musik „Heil dir im Siegerkranz" erklingen ließ. — In formvollendeter Weise sprach Fräulein Später, eine hübsche Erscheinung, die künstlerisch ausgebildete Tochter eines Beamten, den Prolog zu dem lebenden Bilde „Barbarossa's Erwachen im Kyffhäuser und Krönung der Kaiser Wilhelm I. und II." Dann folgten gemeinschaftliche Lieder und Musikvorträge, und Herr Eisenbahn-Sekretär Oskar Schmidt feierte in seiner bekannten meisterhaften Art das deutsche Vaterland, worauf ein dreimal donnernd Hoch erscholl. Hierauf erbaute ein erhebendes, von wahrem Patriotismus getragenes Festspiel „Ein Kaiserwort", dargestellt von den Herren Meyer, Höche, Hüsig, Maerker und Kaiser, die Festversammlung, wie nicht minder durch den Gesang mehrerer Lieder, welche das berühmte Quartett des bekannten Hannoverschen Männergesangvereins vortrug, hocherfreut wurde. Diesem berühmten Quartett gehören zum Stolz der Flügelradträger auch zwei Eisenbahner, die Herren Eisenbahn-Sekretär Böhning und Kehne an. — Weitere musikalische und sonstige Vorträge bildeten den Schluß der schönen Festlichkeit, die erst in früher Morgenstunde, aber Manchem noch zu früh, zu Ende ging. Mögen unsere lieben Eisenbahner, alle, ohne Ausnahme, die folgenden Geburtstage unseres Kaisers immer mit gleicher Freude und Begeisterung feiern und unterdessen fest zusammenhalten unter dem Wahlspruch „Treu zu Kaiser und Reich!"

Ortsbezirk Berlin.

Die zur Erinnerung an die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches vor 25 Jahren und zur Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers von unserem Ortsbezirk Berlin am 28. Januar im großen Saale des Feenpalastes abgehaltene Festlichkeit hatte sich wiederum regster Betheiligung und eines glänzenden Verlaufes zu erfreuen. Mußte auch mit Rücksicht auf das polizeiliche Verbot der Ueberfüllung die Theilnehmerschaft auf die Beamten selbst beschränkt bleiben und ein Eintrittsgeld erhoben werden und war auch Der und Jener, abgesehen von dienstlicher Behinderung, in Folge seiner Betheiligung an Festen der vorhergegangenen Tage abgehalten, so war doch der mächtige Raum voll besetzt, und an der Ehrentafel saßen eine stattliche Reihe unsrer Oberbeamten, wir nennen die Herren Geh. Ober-Regierungsrath Gerlach (in Vertretung des Herrn Ministers Thielen), Geh. Regierungsrath Förster und Anton, Eisenbahn-Direktionspräsident Kranold und Regierungsräthe Schwartz, Dr. Rößler, Haaßengier, Böttcher u. A. Der sinnig ausgeschmückte Saal bot einen wahrhaft feierlichen Anblick, und allgemein gefielen die ringsum angebrachten Signalwerke, mit denen jede Nummer des Programms originell „eingeläutet" wurde.

Der Festmarsch aus Wagners Tannhäuser: „Einzug der Gäste auf der Wartburg" und zwei weitere Konzertstücke eröffneten den offiziellen Theil. Darauf folgte die Festrede des Bezirks-Vorsitzenden Herrn Scharr. Mit vernehmbarer begeisterter Aussprache gedachte Redner der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches und seiner Heroen, namentlich der großen Hohenzollernfürsten, die Preußens und Deutschlands Macht so hoch emporgehoben haben, Kaiser Wilhelms I., Kaiser Friedrichs und Kaiser Wilhelms II.

„Brauf' empor auf mächtigen Schwingen,
Hellster Jubel, brauf' empor!
Laß der Weihe Lied erklingen
Aus der tiefsten Brust hervor!
Und die Wogen rauschen leiser,
Und in Schweigen sinkt die Nacht;
Aber jauchzend sei dem Kaiser
Unsere Huld'gung dargebracht."

Das war der Grundton der packenden Rede, in der ganz besonders des regierenden Kaisers und Königs Wilhelm II. als mächtigsten Friedenshortes gedacht wurde. „Und nun, Ihr Männer vom gekrönten Flügelrade", so rief der Redner am Schluß seiner Worte aus, „haltet treu zu Kaiser und Reich! Und sollte einst die Stunde nahen, in welcher das Vaterland seine Söhne ruft, so geloben wir heute aufs Neue: Wir werden sein ein einig Volk von Brüdern!"

„Dir, o Kaiser, töne wieder
Deiner Söhne Lobgesang,
In dem ersten unf'rer Lieder,
In des Festes Becherklang,
In der Freude heit'rer Stunde,
In den Stürmen der Gefahr
Steht zu Dir in festem Bunde
Auch der Eisenbahner Schaar!"

Mit lodernder Begeisterung stimmte die Festversammlung dem mit einem Hoch auf Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. endenden Mahnrufe zu und sang im Anschluß hieran die Volkshymne „Heil Dir im Siegerkranz". Aeußerst wirkungsvoll stellte sich das darauf folgende lebende Bild „Verherrlichung des Kaisers" dar. Die Germania, eine lichte Frauengestalt, schwebt über des Kaisers lorbeerumgebener Büste, und Eisenbahner huldigen ihm. Der Prolog hierzu wurde gedichtet und vorgetragen von Herrn Stations-Vorsteher Pfeiffer-Wannsee. Hellen Jubel riefen die vom Vorsitzenden verlesenen Schreiben des Magdeburger Bezirksvereins und der Vereinigung sächsischer und preußischer Eisenbahn-Beamten zu Leipzig hervor, und fast noch mehr als das erste lebende Bild gefiel das zweite: „Mit Gott für König und Vaterland", nach einem wirklichen Erlebniß dargestellt. (Ein für den Feldzug einberufener Stations-Beamter als Landwehrmann nimmt Abschied von Weib und Kind; Militär marschirt auf, und der Stationsvorsteher, die Uhr in der Hand, giebt das Zeichen zur Abfahrt.) Unter allgemeinster lebhaftester Zustimmung wurden auf Vorschlag des Vorsitzenden, Herrn Scharr, an Se. Majestät Wilhelm II. und den Fürsten Bismarck Huldigungstelegramme abgesandt. In dem Stück „Elektrotechnisch-musikalische Huldigung", Nr. 13 des Programms, bot ein Künstler auf elektrischen Glocken, sowie auf harmonisch gestimmtem Schellengeläute insofern in den Rahmen des Festes Passendes, als er patriotische Lieder zum Vortrag brachte; neu und eigenartig war dabei, daß beim Erklingen eines jeden Tones zugleich ein aus Hunderten in Lyraform angebrachten Rosetten entsprechend farbige elektrische Glühlämpchen aufflammten und zum Schluß magisch erleuchtete Transparents aus den Versenkungen auftauchten. Dem Künstler ward verdienter reicher Beifall zu Theil. Mit dem begeisterten Gesange des Chorliedes „Deutschland, Deutschland über Alles" und dem Vortrage zweier Konzertstücke, die, wie die schon vorhergegangenen, unter Kapellmeister Alfred Sommerfelds vortrefflicher Leitung von der auf 40 Mann verstärkten Hauskapelle musterhaft zu Gehör gebracht wurden, endete der offizielle Theil. — In der „Fidelitas" hatten die Theilnehmer das Vergnügen, die gesammte Artistenschaar des Feenpalastes auftreten zu sehen. Ihre zumeist unübertroffenen Leistungen auf dem Gebiete der Parterre- und Luftgymnastik, des komischen Lieder-Vortrages, des Kunstschießens usw. näher zu beschreiben, müssen wir uns aus Rücksicht auf den Raum versagen; erwähnt sei nur noch, daß unter theilweiser vergnüglicher Mitwirkung der Festversammlung die zweite Morgenstunde gekommen war, ehe der „Schluß der Vorstellung" erklärt wurde. Das schöne Fest wird allen Theilnehmern in dauernder Erinnerung bleiben und zur weiteren Förderung des Vereins und seiner Ziele wesentlich beitragen.

Allen Denen, die sich um sein vortreffliches Gelingen verdient gemacht haben, sei noch hierdurch herzlich gedankt.

Digitized by Google

Ortsbezirk Berlin.

Am Donnerstag, den 16. v. Mts. fand in den Viktoria-Sälen der 5. Wintervortrag statt. Herr Hauptmann im großen Generalstabe der Armee von der Esch sprach in einer 1¼ stündigen Rede über: „Die militärische Ausnutzung der Eisenbahnen im Kriege". Der Herr Vortragende entwickelte das Wesen und die Aufgabe der Eisenbahnen im Felde in einer so klar verständlichen Weise, daß ihm von Seiten der zahlreichen Zuhörer großer Beifall gezollt wurde. Dem Herrn Hauptmann sei daher an dieser Stelle nochmals unser Dank ausgesprochen.

30. Bezirk (Magdeburg).

Schon zeitig hatte sich am Sonnabend, den 25. Januar, der große Saal des „Hofjäger" bis auf den letzten Platz mit Theilnehmern an der Kaisergeburtstagsfeier, die der Bezirksvorstand des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins veranstaltete, gefüllt. Die Herren Oberbeamten, an ihrer Spitze Herr Präsident Täger, waren fast sämmtlich erschienen. Nach der musikalischen Einleitung begrüßte der Bezirks-Vorsitzende die Erschienenen, woran sich der gemeinschaftliche Gesang des deutschen Weiheliedes von M. Claudius schloß. Auf mittelalterlichen Trompeten bliesen 4 Trompeter eine mit viel Beifall aufgenommene Fanfare. Dann hielt Herr Stat.-Assist. Cäsar die Festrede. Von den Worten des Kaisers bei seinem Regierungsantritte ausgehend: „Es ist mein Wille, Frieden zu halten mit Jedermann, soviel an mir ist!" pries Redner die Tugenden Sr. Majestät als Friedensfürst, als Förderer von Kunst und Wissenschaft, von Handel und Wandel, Hüter des Rechtes und Schützer und Stützer der Armen und Bedrängten. Mit einem den Saal durchbrausenden Hoch schloß die Festrede. — Die Versammlung beschloß darauf, folgende Huldigungs-Depesche an Se. Majestät abzusenden: „Ew. Majestät senden die zur Feier des allerhöchsten Geburtstages versammelten Eisenbahnbeamten- und Arbeiter von Magdeburg unterthänigsten Glückwunsch und die Versicherung nie endender deutscher Treue und Verehrung. Bezirksvorstand des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, C. E. Schmidt, Stations-Assistent, Vorsitzender." Nach dem vom Kollegen Friedr. Schulze verfaßten gemeinschaftlichen Gesange „Der Kaiser" folgte das Festspiel desselben Autors: „Im Zeichen des Verkehrs." Ein alter, gebrechlicher, mittelalterlicher Frachtfuhrmann, aus dem Todesschlafe erwachend, findet sich auf den Treppenstufen des Aufganges zu einem Bahnhofe. Er schildert die Eindrücke, die er auf seinem Fluge vom Grabesrande bis hierher empfangen, wie er an Stelle meilenweiter Sümpfe fruchtbare Aecker vorgefunden habe, wie die Wälder, in denen Ritter und Räuber ihr Unwesen trieben, verschwunden und Städte erbaut seien, so groß wie früher ein Königreich. Das Erschallen eines Posthorns erschreckt ihn, da er glaubt, die wilde Jagd eines Ritters wolle über ihn herfallen. Der alte Postillon nimmt von seinem treuen Roß Abschied, indem er meint, daß ihre Zeit nun wohl bald beendet sein werde. Den aus Anlaß von Kaisers Geburtstag in Gala-Uniform erscheinenden Postillon redet der Fuhrmann mit: „Gnädiger Herr!" an, bis dieser ihm erklärt, sie seien wohl eher Kollegen. Neuen Schrecken erregt das Brausen eines herannahenden Eisenbahn-Zuges. Ein Lokomotivführer erscheint, und es entspinnt sich ein interessanter Dialog zwischen Lokomotivführer und Postillon, in dem Beide die Vorzüge ihrer Verkehrsmittel hervorheben, wobei die Post den Vorwurf macht, daß die Eisenbahn die Poesie des Reisens geraubt habe, ohne sie selbst zu besitzen. Ein hinzukommender Matrose bezeichnet die Schifffahrt als das älteste und doch ewig jung bleibende Verkehrsinstitut, denn sie sei mit der Zeit fortgeschritten. Ein geflügelter Knabe erscheint und bezeichnet die Luftschiffahrt als das Verkehrsmittel der Zukunft. Durch das Ganze zog sich als rother Faden der Gedanke, daß Handel, Wandel und Verkehr nur unter dem starken Schutze des Kaisers gedeihen könne. Der alte Fuhrmann kann sich nach seinen mittelalterlichen Anschauungen nicht recht klar machen, wie ein Kaiser seine Unterthanen wirklich schützen, auf Recht und Ordnung halten könne und fragt, ob er diesen gewaltigen Mann wohl einmal sehen könne. Der Lokomotivführer erklärt, daß heute des Kaisers Geburtstag sei, und da dürften sich ihm alle Unterthanen nahen, um ihre Glückwünsche und Huldigungen darzubringen. In Liebe und Verehrung zu dem gemeinschaftlichen Schutzherrn, dem Kaiser, reichen sich Fuhrmann und Postillon, Lokomotivführer und Seemann und auch der „Luftikus" die Hände. Der Lokomotivführer spricht ein melodramatisches Gedicht und im Hintergrunde erscheint, umgeben von den Emblemen des Verkehrs, die Büste des Kaisers, über die Germania einen Lorbeerkranz hält. An den Schluß des Gedichtes: „Dem Kaiser Heil!" schloß sich das von der Festversammlung stehend gesungene: Heil dir im Siegerkranz. Die tiefempfundenen und formvollendet zum Ausdrucke gekommenen Gedanken des Dichters fanden in den Darstellern gute Interpreten, und so wurden denn die Zuschauer zu der höchsten Begeisterung hingerissen, die in nicht endenwollendem Beifalle Ausdruck fand. Immer wieder mußten die Darsteller und auch der Dichter erscheinen. — Gemeinschaftliche Lieder und Musikvorträge, auf allgemeinen Wunsch auch das auf den alten Trompeten vorgetragene: Hie gut Brandenburg! wechselten. Den Versammelten dankend, namentlich den Herren Oberbeamten, die durch ihr Erscheinen erst die Feier zu dem gemacht hätten, was sie sein sollte, zu einer patriotischen Kundgebung der gesammten Eisenbahnbeamtenschaft, dankend dem Dichter, den Darstellern und Allen, die mitgeholfen hatten, die Feier vorzubereiten und auszuführen, schloß der Vorsitzende die Versammlung gegen 12 Uhr mit dem Wunsche, daß Alle, wie sie heute einmüthig und frohen Herzens zu gemeinsamer Feier zusammengekommen wären, auch morgen und immerdar einmüthig und frohen Herzens zu gemeinsamer Arbeit sich zusammenfinden möchten, damit auch dieses Fest beigetragen habe zur Pflege des Sinnes für Pflichttreue und Patriotismus, was der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein im § 1 der Satzungen als seinen Zweck hingestellt habe. — Die Fidelitas hielt einen großen Theil der Anwesenden noch bis gegen ½2 Uhr bei einander.

Bezirk Bremen.

Die Generalversammlung in der Centralhalle am Sonntag, den 19. Januar d. J., war gut besucht und wurde durch den Vorsitzenden um 3½ Uhr Nachmittags eröffnet. Der von dem Schriftführer erstattete Jahresbericht erörterte die schwierigen Verhältnisse, welche sich in früheren Jahren der Vereinsthätigkeit der Eisenbahnbeamten entgegengestellt hätten, ehe der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover gegründet wurde, welcher so rasch sich die Sympathie der hohen Verwaltung und Sr. Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten erworben habe. Dieses habe vornehmlich dazu beigetragen, den weiteren Ausbau des Vereins mit seinen Wohlfahrtseinrichtungen zu ermöglichen, sodaß am Ende des verflossenen Jahres der Hauptverein eine Mitgliederzahl von 7500 aufweisen konnte.

Dem Bezirksverein Bremen, welcher im Anfang des verflossenen Jahres erst eine geringe Mitgliederzahl hatte, ist es durch das einmüthige Zusammenwirken seiner Mitglieder, welche beinahe aus sämmtlichen Branchen der Eisenbahner zusammengesetzt sind, gelungen, dem Verein 164 Mitglieder zuzuführen. Es wurden im verflossenen Jahre 8 Monats- und 10 Vorstands-Versammlungen abgehalten. Der Bericht schloß mit dem Wunsche, ein festes Band möge die Mitglieder umschließen, dann werde der Verein noch mehr erstarken zum gemeinsamen Schaffen für das eigene Wohl seiner Mitglieder und deren Familien. Von dem Vereinskassirer wurde der Kassenbericht erstattet, welcher einen Jahresüberschuß von 159 Mk. 30 Pfg. ergab. Nach Wieder- bezw. Neu-Wahl der statutenmäßig aus dem Vorstande scheidenden Herren, wurde von dem Vorsitzenden der Tag der fünfundzwanzigjährigen Wiederkehr der Gründung des Deutschen Reiches mit kurzen Worten gedacht und unter einem dreimaligen „Hoch" auf Se. Majestät den Kaiser Wilhelm II., in das alle Anwesenden kräftig einstimmten, die Versammlung geschlossen.

Bezirk 6 (Braunschweig).

Am 29. v. Mts. feierte unser Ortsverein in dem festlich geschmückten Saale des Hotels „Sächsischer Hof" den Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers. Der Saal war bis auf den letzten Platz gefüllt. Nach einem einleitenden Musikstück sprach Herr Buhs jr. einen vom Vorsitzenden, Herrn Hornberger, verfaßten Prolog, welchem sich das „Hoch auf Se. Majestät", der gemeinschaftliche Gesang des Liedes „Heil dir im Siegerkranz", anschloß. Unter den Klängen dieses Liedes wurde ein lebendes Bild „Die Eisenbahnbeamten huldigen ihrem Kaiser" vorgeführt, welches allgemein großen Beifall erntete. Hieran schlossen sich weitere Musik-, Gesangs- und andere Vorträge ernsten und heiteren Inhalts, welche insgesammt den Darstellern den ungetheilten Beifall sämmtlicher Anwesenden eintrugen. Zum Schluß erfolgte noch die Deklamation eines patriotischen Prologes zu der Darstellung des lebenden Bildes „Germania, stehend in einem Lorbeerhain und umstrahlt von bengalischem Licht". Hierzu der gemeinschaftliche Gesang: „Deutschland, Deutschland über alles"; es war ein wahrhaft erhebender Anblick. — Nach Schluß dieser schönen Feier kam der Tanz zu seinem Rechte und währte bis zu früher Morgenstunde. Den Herren vom Vergnügungsausschuß, welche keine Mühe gescheut haben, das Fest, welches allen Theilnehmern in lebhafter Erinnerung bleiben wird, so schön zu gestalten und den Damen und Herren, welche so bereitwilligst dem Verein ihr Können zur Verfügung stellten, sei auch an dieser Stelle nochmals bestens gedankt.

Ortsverein Herbesthal.

Zur Feier des Geburtstages Sr. Majestät des deutschen Kaisers veranstaltete unser Verein am 27. Januar im hiesigen Rohfeldschen Lokale ein Abendfest, bestehend aus Musik und Gesangsvorträgen, Theater und Tanz. Bei starkem Besuche nahm dieses Fest einen allerseits befriedigenden Verlauf, insbesondere wurde bei demselben ein gutes Arrangement, sowie eine musterhafte Ordnung angenehm bemerkt. Die gebotenen Musik-, Gesang- und Theater-Vorträge wurden in wirksamer und verständnißvoller Weise vorgetragen und ernteten reichen Beifall. Der von dem Vorsitzenden ausgebrachte Trinkspruch auf Se. Majestät fand freudigen Widerhall in aller Herzen und klang in ein begeistertes „Lebe hoch" aus. Sr. Majestät dem Kaiser wurde sodann seitens der Versammelten ein Ergebenheits-Telegramm nach Berlin übersandt. Auch die mitwirkenden Vereine und insbesondere deren Dirigenten wurden in einem Trinkspruch gebührend gefeiert und ihnen der Dank der Versammlung ausgesprochen. Den Schluß der Feier bildete ein Tanzvergnügen, welches die Festtheilnehmer bis an den Morgen heran in ungestörter Freude zusammenhielt.

Bezirk 20 (Wittenberg, Bezirk Halle).

Am 19. Januar fand im hiesigen Vereinslokal eine gut besuchte Versammlung statt, in welcher zunächst das am 16. Februar geplante zweite Stiftungsfest besprochen wurde. Da man eine Ueberfüllung der Festsäle, wie solches im vorigen Jahre der Fall war, zum bevorstehenden Feste vermeiden will, so wurde beschlossen, den Eintrittspreis zu erhöhen; das hat zugleich den Vortheil, daß die Unterstützungskasse, nach Abzug der Unkosten, bereichert werden wird. Ermäßigung tritt nur für auswärtige Beamtenfamilien ein. Der zweite Punkt der Be-

Digitized by Google

sprechung betraf die Gründung der Arzeneikasse. Da die Beamten schon genügend durch Abzüge, Beiträge usw. belastet sind, so wurde beschlossen, von einer Gründung einer selbstständigen Arzneikasse abzusehen, dagegen von dem in der Unterstützungskasse todtliegenden Gelde den Mitgliedern zur Bestreitung der Arzneirechnungen gewisse Vortheile zu gewinnen. Sämmtliche Mitglieder der Unterstützungskasse sollen diese Vortheile genießen. Sie bestehen zunächst darin, daß durch Vorzeigung der Mitgliedskarte ohne sofortige Bezahlung die Arzneien von der hiesigen Löwenapotheke verabreicht werden. Halbjährlich werden sodann von der Unterstützungskasse sämmtliche Arzneirechnungen der Mitglieder bezahlt. Da durch diese Abrechnung die Apotheke im ersten Jahr 10 Procent Rabatt gewährt, so erhalten die Mitglieder, welche die Rechnungen nunmehr an die Kasse zahlen, die Arzenei billiger. Einen geringen Abzug nur haben jedoch die Arzeneientnehmer noch zur Bereicherung der Unterstützungskasse zu erleiden. Da später der Rabatt erhöht werden soll, so dürften die Vortheile für die Mitglieder und für die Unterstützungskasse einleuchtend sein. Diese Einrichtung wird zur allgemeinen Freude der Mitglieder am 1. April d. Js. in Kraft treten.

Bezirks-Verein 53a Straßburg im Elsaß.

Die beim ersten Stiftungsfest am 14. December ausgesprochene Hoffnung, sich im neuen Jahre vermehrt an Mitgliedern wieder zusammenzufinden, hat sich im Januar verwirklicht. Wenn auch von den vorhandenen 130 Mitgliedern 6 Kollegen durch Versetzung aus unsrem Bezirk geschieden sind, so wurde die Zahl 130 doch durch Neuaufnahmen überschritten. Der Drang nach Hebung der Vereinssache kam in der ersten Monatsversammlung am Freitag, den 3. Januar zum Ausdruck. Der Vorsitzende, Herr Stationskassen-Rendant Hörner, eröffnete um 9 Uhr Abends die Sitzung, indem er den Mitgliedern und dem Verein im neuen Jahre reichen Segen wünscht. Alsdann schilderte derselbe das Anwachsen der Vereinsgeschäfte und das vergebliche Bemühen des Schriftführers, Herrn Ferntheil, trotz aufopfernder Thätigkeit den jetzigen Anforderungen an das Schriftführeramt nachzukommen, weil seine Dienstobliegenheiten ihn zu sehr in Anspruch nehmen. Der Vorsitzende bat mit Hinblick auf die im Verein immer mehr zunehmende Strömung für Bildung eines Elsaß-Lothringischen Landesverbandes, für die dann gewaltig steigenden schriftlichen Arbeiten eine Neuwahl des Vorstandes und Aenderung der Vorstands-Organisation recht bald vorzunehmen und schlug eine General-Versammlung auf den 7. Februar vor. Nach lebhaften Erörterungen erklärte sich der zweite Vorsitzende, Herr Stations-Assistent Jaedel, unter dankendem Beifall der Versammlung bereit, unter noch zu erörternden Umständen auch das Schriftführeramt übernehmen zu wollen. Dann gab Herr Jaedel eine Darstellung des ersten Betriebsunfalles eines Vereinsmitgliedes am 26. Oktober auf hiesigem Bahnhof, wobei nur ein geringer Materialschaden entstand. Es wurden die Erhebungen der Untersuchungs-Kommission verlesen und mitgetheilt, daß der Vorstand für den erst im December in Anklagezustand versetzten Stationsbeamten die Hilfe des Muttervereins Hannover angerufen habe. Herr Jaedel betont, daß für die Zukunft von dem Unfallbetroffenen sofort ein ausführlicher Bericht an den Vereinsvorstand zu richten sei, wenn die Vereinshilfe nach den Satzungsbestimmungen eintreten solle. Der zweite Schriftführer, Herr Rieß, gab bekannt, daß Eisenbahn- und Flügelrad-Kalender in größerer Anzahl eingetroffen seien und fordert zur Abnahme auf, dem bestens nachgekommen wurde. Nach Besprechung der abzuhaltenden Kaisers Geburtstags-Feier endigte die Sitzung um 11 Uhr Abends. Die Vorstandssitzung am 15. Januar beschäftigte sich mit der Kaiser-Geburtstags-Feier und mit der Festsetzung der Tagesordnung für die General-Versammlung. Am 27. Januar wurde im festlich geschmückten Vereinslokal „Walhalla" Abends 8½ Uhr die Kaiserfeier abgehalten. Die Schmückung, welche von dem Vorstandsmitglied Herrn Rieß und vom Herrn Vereinswirth in prächtiger und geschmackvoller Weise vorgenommen worden war, fand die dankbarste Anerkennung der stattlichen Versammlung. Der unerwartet große Besuch, trotz vollen Tagesdienstes und der vielen am gleichen Abend hierorts abgehaltenen Vereinsfeiern, macht uns in dem Gedanken stolz, daß die Eisenbahn-Vereinssache gut bei unsren Mitgliedern Wurzel gefaßt hat. Nach einem einleitenden Festmarsch feierte der Vorsitzende in kurzer, markiger Rede die Tugenden der deutschen Fürsten, zeichnete in historischen Begebenheiten die Hingabe der drei deutschen Kaiser für das Wohl des Reiches und seiner Angehörigen, Treue um Treue tauschend mit ihren Unterthanen, die dafür mit echtdeutscher zäher Beharrlichkeit an ihren angestammten Fürsten hängen. Dem hehren Hüter der Reichseinheit, dem treuen Schützer des segensreichen Friedens, unserm geliebten Kaiser Wilhelm II. erscholl zum Schluß das dreimalige begeisterte Hoch, dem sich weihevoll die von den vereinigten Kollegen gesungene Kaiserhymne anschloß. Durch deklamatorische und vokale Vorträge machten sich die Herren Jaedel und Kalweit jr. verdient, während Herr Stations-Assistent Ball und die beiden Söhne des Mitgliedes Herrn Stations-Assistent Kalweit durch zahlreiche Vorträge auf Klavier, Geige und Flöte den Abend zu einem sehr genußreichen Zusammensein gestalteten.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.
Ortsgruppe Meißen.

Um den 18. Januar als nationalen Gedenktag der Wiederaufrichtung des Deutschen Reichs festlich zu begehen, hielt die hiesige Ortsgruppe am 17. Januar Abends ½9 Uhr im kleinen Saale des „Kaisergarten" einen Kommers ab. Hierzu hatten sich Mitglieder und Gäste mit ihren Frauen zahlreich eingefunden. Im Hintergrunde des festlich geschmückten Saales war eine herrliche Pflanzengruppe aufgestellt, aus der sich die Büsten Sr. Maj. des Kaisers Wilhelm II., König Alberts und Fürsten Bismarck prächtig abhoben. Die Mitte der Pflanzengruppe zierte das schön drapirte A. v. Werner'sche Bild: „Die Kaiserproklamation zu Versailles." Der Kommers wurde durch die Begrüßung vom Obmann eingeleitet, in gedrängter Kürze ein geschichtlicher Rückblick auf die Zeit vor 1870, die Entwickelung des Reichsgedankens und ein Hinweis auf die Bedeutung des 18. Januar gegeben. Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Kaiser und Reich schloß die Rede und stehend sang die Versammlung „Heil Dir im Siegerkranz". Weitere Ansprachen mit Hochs auf unseren allverehrten König Albert, Ihre Maj. die Königin, den Fürsten Bismarck, die Mitkämpfer von 1870/71 und die Frauen folgten und dazu erklangen patriotische Gesänge. Auch wurde beschlossen, an Se. Majestät den Kaiser ein Huldigungstelegramm abzulassen. Zur Feierlichkeit des Abends trug es noch bei, daß ein Mitkämpfer verschiedene ernste und heitere Episoden aus dem Kriege 1870/71 mitzutheilen wußte. — Das Fest wird allen Theilnehmern in angenehmster Erinnerung bleiben; den freundlichen Veranstaltern sei aber noch hierdurch bestens gedankt.

Ortsgruppe Werdau.

Die am 3. Dezember 1895 im reservirten Zimmer des Bahnhofsrestaurants abgehaltene Versammlung war von etwa 40 Personen besucht. Der Vorsitzende eröffnete um ½9 Uhr die Sitzung mit einem kurzen Ueberblick über das Vereinsjahr. Alsdann wurde zum Schriftführer Herr Expeditions-Hilfsarbeiter Barthel gewählt. Hierauf erfolgte die Wahl eines bestimmten Vereinslokales und wurde hierzu mit großer Stimmenmehrheit „Jahns Restaurant" Wilhelmshöhe" ausersehen. Ein fernerer Antrag des Vorsitzenden lautete dahin, regelmäßig Vortragsabende einzuführen, und nach eingehender Besprechung der Antrag allseitig angenommen. An diesen Abenden werden belehrende und fachwissenschaftliche Vorträge gehalten. Bis jetzt wurden zum Vortrag gebracht: Von Herrn Stations-Assistent Renz: „Ueber Zugsbildung und Zusammensetzung"; von Herrn Lokomotivführer Eckhardt: „Westinghouse- und Carpenterbremse"; von Herrn Expeditions-Hilfsarbeiter Barthel: „Die Donau und ihre Verkehrsverhältnisse." Weitere Vorträge sind zugesagt. An den Vortrag schließt sich regelmäßig ein geselliges Beisammensein an. Wie beliebt diese Abende geworden sind, läßt sich ersehen aus dem zahlreichen Besuch; dienen sie doch gleichzeitig sowohl der Fortbildung, wie auch der Hebung und Förderung der Kollegialität, und wir wünschen, daß hierdurch unsere Ortsgruppe fort und fort gestärkt werde und sich weiter entwickele.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.
Bezirksverein „Bahn frei", Mannheim.

Am Sonntag, den 29. Dezember v. J., hielt unser Verein sein Weihnachtsfest in den schönen Räumen des Casinos ab. Zur Einleitung desselben begrüßte der 1. Vereinsvorsitzende die anwesenden Mitglieder, sowie die zahlreich erschienenen Gäste. Fräulein Gerhard, Tochter des Herrn Stationskontroleurs Gerhard, sprach als Genius der Hoffnung einen Prolog mit vorzüglichem Vortrag und erntete hierfür reichen Beifall. Zwei Schüler und eine Schülerin des hiesigen Konservatoriums, die Herren Schmid, Levy und Fräulein Bierig trugen in kunstvollendeter Weise mehrere Nummern auf dem Klavier, sowie auf der Geige mit Klavierbegleitung vor; das prächtige Spiel fand große Anerkennung. Hierauf wurden die Gaben verloost, welche der Verein aus eigenen Mitteln seinen Mitgliedern spendete, worauf eine allgemeine Gabenverloosung sowie die Christbaumversteigerung folgte. Nachdem noch Herr Expeditionsassistent Leibrecht auf die Mitwirkenden und der 1. Vereinsvorstand auf die anwesenden Damen toastirt, wurde bis zum frühen Morgen dem Tanzvergnügen gehuldigt. Der Verlauf des Festes entsprach der Absicht des Gesammtvorstandes, nämlich den Theilnehmern eine der Bedeutung des Tages würdige, gediegene und doch fröhliche Unterhaltung zu bieten H.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

In nächster Zeit erscheint ein **Handbuch für preußische Eisenbahnbeamte**, herausgegeben vom Eisenbahnsekretär Engelhard in Bromberg, welches eine Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen usw. in Bezug auf den preußischen Eisenbahndienst enthält. Dasselbe kann zur Vorbereitung auf Dienstprüfungen, sowie als ein Hilfs- und Nachschlagebuch im praktischen Gebrauch bei der täglichen Berufsarbeit sehr empfohlen werden. Alle Gegenstände sind in einfach übersichtlicher Weise behandelt. Das Werk kann in 10 Lieferungen zu je 5 Bogen, jede Lieferung à 1 Mk. bezogen werden. Es ist Aussicht vorhanden, daß uns die Verlagshandlung R. v. Decker, Berlin, einen Preisnachlaß gewährt, wenn wir eine bestimmte Anzahl von Exemplaren

Digitized by Google

bestellen. Wir ersuchen deshalb nicht allein unsere Vereins-Mitglieder, sondern alle Eisenbahnbeamte, ihre Bestellungen recht bald bei uns einreichen zu wollen.

Betreffend Generalversammlung.

Durch die an mehreren Stellen verbliebenen Restbestände an Beiträgen usw. aus 1895 muß sich die Gesammtabrechnung und die Fertigstellung des Jahresberichts weiter verzögern. Indem wir um recht baldige Erledigung bezw. Einsendung aller Reste ersuchen, bemerken wir, daß voraussichtlich die Generalversammlung erst am Sonntag, den 5. April, wird stattfinden können.

Hannover, den 29. Januar 1896.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 16. Februar 1896, Nachmittags 3 Uhr in der „Goldnen Krone" (Berliner Straße) **Bezirks-Haupt-Versammlung.** I. Rechenschaftsbericht des Bezirks-Vorstandes und Entlastung desselben. II. Weiterer Ausbau der Bezirks-Einrichtungen.

Der Bezirks-Vorstand.

Ortsverein Braunschweig.

Am Sonntag, den 9. dss. Mts., Nachmittags 4 Uhr **Versammlung** im Vereinslokal „Hotel Preußischer Hof". Zahlreiches Erscheinen der Mitglieder ist erwünscht. **Der Vorstand.**

Ortsbezirk Herbesthal.

Den Mitgliedern des Ortsbezirks Herbesthal wird hierdurch mitgetheilt, daß die Sammlung (außer der Sammelbüchse) für die hiesige Bezirksunterstützungskasse bis jetzt Mk. 16,76 ergeben hat. Die Sammelbüchse wird erst geöffnet werden, wenn der in Arbeit befindliche Kasten fertig gestellt ist. Die Sammlung von Cigarrenabschnitten und sonstigen Sachen hat bis jetzt wenig befriedigende Resultate ergeben. Wir bitten daher sämmtliche Mitglieder, eifrig weiter zu sammeln und die eingesammelten Abschnitte usw. an die Unterzeichneten abzuliefern.

Gleichzeitig wird darauf aufmerksam gemacht, daß bei freudigen Ereignissen oder festlichen Gelegenheiten im Familienkreise Sammlungen zu Gunsten oer Unterstützungskasse sich sehr wohl empfehlen dürften und immer dankbar angenommen werden. Ebenso dürfte bei Gehaltszulagen, Beförderungen und außergewöhnlichen Zuwendungen die Unterstützungskasse nicht vergessen werden. Helfet daher Alle an dem guten Werke weiterbauen, damit die Ergebnisse des Jahres 1896 sich besser gestalten und wir eintretenden Falls in der Lage sind, segensreich wirken zu können.

Sämmtlichen freundlichen Gebern, sowie den Sammlern unseren herzlichsten Dank!

Herbesthal, im Januar 1896.

Die Verwaltung der Unterstützungskasse
Rischmüller, Stat.-Ass. — Huth, Zugführer. — Pape, Heizer I. Kl.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank
für nachbezeichnete Einlieferungen und Zuwendungen zur allgem. Unterstützungskassen.

a) für die sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen des Landesvereins.

4621,12	Mk.	Vortrag aus letzter Veröffentlichung.
18,05	„	von Ortsgruppe Dresden a. d. Bezuge von Aschebechern und Schreibzeugen.
6,—	„	vom Bez.-Vorst. Chemnitz desgleichen.
1,45	„	von Herrn Bur.-Ass. Grün in Dresden, Verk.-K. I.
1,23	„ „	„ Mat.-Ausg. Rummer in Dresden-A., desgl.
—,14	„ „	„ Stat.-Ass. Pusinelli in Dresden-N.
71,58	„ „	Ortsgruppe Mittweida a. d. Cig.-Bezuge.
10,35	„ „	„ Ehrenfriedersdorf: 8,35 Mk. a. d. Cig.-Bez., 1 Mk. von Herrn Zugf. Einenkel, 1 Mk. Sonstiges.
45,—	Mk.	von Ortsgruppe Klingenthal: 5 Mk. a. d. Cig.-Bez., 40 Mk. Ergebniß einer Christbaum-Verloosung.
1,—	„ „	„ Königstein.
1,08	„ „	„ Oelsnitz i. V.: 1,— Mk. von Herrn Ass. Schober, —,08 Mk. v. Herrn Diät. Hille.
60,—	„ „	„ Reichenbach i. V. a. d. Cig.-Bezuge.
20,40	„	aus dem Vertriebe von Vereinszeichen im Jahre 1895.
11,07	„	von Ortsgruppe Großpostwitz a. d. Cig.-Bezuge.
1,80	„ „	den Herren Bur.-Ass. Dietrich u. Bitke in Ebersbach, eine Spende, die ihren Zweck verfehlte.
3,17	„ „	Ortsgruppe Klingenthal durch Herrn Ass. Pfau.
38,26	„ „	„ Plauen i. V. aus versch. wirthschaftl. Bez.
20,03	„ „	„ Wolkenstein: 15,35 Mk. a. d. Cig.-Bez., 3,68 „ aus sonst. Bez.
94,75	„ „	„ Narsdorf a. d. Cig.-Bezuge.
1,60	„ „	Bez.-Vorst. Bautzen, nachträglich. Einn. aus farb. Karten usw.
12,76	„ „	Ortsgruppe Glauchau: 6,30 Mk. a. d. Cig.-Bez., 6,46 „ aus sonst. Bez.
—,20	„ „	Herrn Diät. Nagler in Großenhain.
25,02	Mk.	Erlös aus 20,85 kg Cig.-Abschnitten: 0,54 Mk. von Herrn Werkf. Nechutnys in Chemnitz, 0,84 Mk. von Herrn Ass. I. Vogel in Geithain, 3,72 Mk. v. d. Tel.-Expedition Riesa und von Herrn Aufs. Hesse in Bornitz, 0,54 Mk. von Herrn Ass. Lange in Königsbrück, 7,20 Mk. von Orgruppe Großenhain, davon 6 Mk. von Herrn Bahnh.-Insp. Heinrich in Priestewitz, 1,32 Mk. von Herrn Aufs. Raabe in Elstra, 3,24 Mk. von den Herren Fabrikant R. Zimmermann, Bahnh.-Insp. Hüttig u. Ass. I. Müller in Bautzen, 0,60 Mk. v. Herrn Bahnh.-Insp. Gläß in Ebersbach, 0,78 Mk. von Ortsgruppe Bischofswerda und Herrn Oberkellner Pietschmann das., 2,76 Mk. von Ortsgruppe Meuselwitz, 1,20 Mk. von Herrn Ass. Richter in Golzern, 0,96 Mk. von Herrn Ass. I. Pfau in Klingenthal, 1,32 Mk. von Herrn Stat.-Vorst. Knoll in Triebes.
345,87	„	aus dem Bezuge von Butter im J. 1895, davon 30,87 Mk. von Herrn Sekr. Kretzschmar in Chemnitz unmittelbar eingeliefert.
69,48	„ „ „ „ „	Kaffee, December 1895.
144,20	„ „ „ „ „	„ Extra-Rabatt auf 1895.
108,97	„ „ „ „ „	Trikotagen im J. 1895.
94,39	„ „ „ „ „	Seife „ „ „
241,59	„ „ „ „ „	Cacao im 2. Halbjahr 1895.
6070,56	Mk.	im Ganzen bisher auf 1895.

Einlieferungen und Zuwendungen aus dem Jahre 1895 werden bis Ende dieses Monats zur Kasse des Hauptvorstandes erbeten, weil der diesmalige Jahres- und Kassenbericht sich zugleich auf die erste zehnjährige Vereinsperiode erstreckt und längerer Vorbereitung bedarf.

Chemnitz, den 4. Februar 1896. **Der Hauptvorstand.**

Bezirk Dresden.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Donnerstag, den 12. März dss. Js., im Saale des „Münchner Hofes" hier, Kreuzstraße 21, statt. Beginn Punkt 8 Uhr Abends. Unter Bezugnahme auf § 17 des Statuts erbitten wir uns etwaige Anträge spätestens bis zum 25. Februar dss. Js.

Dresden, am 4. Februar 1896.

Der Bezirks-Vorstand.
Friedrich, Vorsitzender. — Zschornack, Kassirer. — Schulze, Schriftführer.

Ortsgruppe Leipzig.

Unser diesjähriges **Stiftungsfest** findet Dienstag, den 11. Februar dss. Js. von Abends 8 Uhr an im großen Saale des Etablissements Battenberg statt. Dasselbe besteht in Konzert, Festrede und Ball. Gäste können durch Mitglieder eingeführt werden. Programme werden am genannten Abend am Eingange des Saales verausgabt werden. **Der Bezirksvorstand.**

Bezirk Lausitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 8. März dss. Js., Nachmittag 3 Uhr, im oberen Gesellschaftszimmer des „Bierpalastes", Bautzen, statt. Etwaige Anträge bitten wir, uns bis 23. Februar dss. Js. zuzusenden.

Bautzen, am 31. Januar 1896.

Der Bezirksvorstand.
Hüttig, Vorsitzender. — Schmidt, Schriftf. — Schneider, Kassirer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

An Stelle des nach Weinsberg versetzten Expedienten Breuling bekleidet nunmehr Eisenbahnpraktikant I. Klasse Bender in Süssen die Kassierstelle für den Bezirk Geislingen.

Stuttgart, den 17. Januar 1896.

Für den Landesvorstand.
Fränkel.

Bezirk Ulm.

Am Montag, den 10. Februar, Abends 7½ Uhr findet in den Sälen zum „Weißen Roß" hier unsere **Faschings-Unterhaltung** mit **Tanz** und kleineren Aufführungen statt. Hierzu werden die Mitglieder des Bezirks und die benachbarten Vereine mit ihren Angehörigen freundlichst eingeladen.

Ulm, den 4. Januar 1896.

Vorsitzender G. Kneher. — Schriftführer E.-Assist. Hofmann.

Bezirk Crailsheim.

Am Freitag, den 14. Februar, Abends 8 Uhr findet in den Lammsälen hier unsere **Fastnachts-Unterhaltung** mit Tanz und komischen Aufführungen statt, wozu die verehrl. Mitglieder des Bezirks und die benachbarten Vereine mit ihren Angehörigen freundlichst eingeladen werden.

Crailsheim, den 18. Januar 1896.

Vorsitzender Wahl. — Schriftführer Metzler.

Digitized by Google

Nr. 7. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 13. Februar 1896. München.

Die Leitung des Eisenbahn-Betriebsdienstes.*)

Wenn es erfreulich ist und als ein entschiedener Fortschritt begrüßt werden darf, daß zu den Vorständen der durch die Neuordnung der Preußischen Staatsbahnen geschaffenen Verkehrs-Inspektionen vorwiegend mittlere Beamte berufen worden sind, die den Verkehrsdienst erlernt hatten, so muß es auf der anderen Seite Wunder nehmen, daß mit dem gleichen Grundsatze nicht auch in der Leitung des Betriebsdienstes vorgegangen wurde. Wir sollten denken, was auf anderen deutschen und außerdeutschen Bahnen, Staats- wie Privatbahnen, sich bewährt hat, müßte auch in Preußen wenigstens eines Versuches werth sein. Aber es scheint im Gegentheil, als ob man gerade beflissen gewesen sei, die Besetzung der Betriebsinspektionen durch mittlere Beamte dadurch zu verhindern, daß man sie mit den Bauinspektionen verschmolz.

Die Thatsache der Unzulänglichkeit eines Baubeamten für den Eisenbahn-Betriebsdienst (Ausnahmen können hier nicht mit zählen) ist in der Fachpresse mehrfach erörtert und nachgewiesen und wird auch von Vielen selbst zugegeben. Auch an maßgebender Stelle dürfte kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß es bei dem heutigen Stande des Eisenbahnwesens für einen Mann, der das Baufach studirt hat, unmöglich oder wenigstens nur ganz ausnahmsweise erreichbar ist, neben seinem erlernten Berufe, der schon an und für sich eine stete Weiterbildung beansprucht, noch einen zweiten umfangreichen Zweig des Wissens und Könnens zu beherrschen. Er bringt naturgemäß für den Betriebsdienst schon nicht das nöthige Interesse mit, das doch der wichtigste Hebel zu jeder menschlichen Thätigkeit ist, wenn sie Erfolg haben soll. Er übernimmt ihn als etwas Nebensächliches und behandelt ihn daher auch als einen Nebenzweig ohne selbständige Bedeutung. Dazu kommt, daß die Ausbildung im Betriebsdienste, wie sie die Techniker seither genossen, eine zu kurze ist und daß ihr, was noch schwerer in die Waage fällt, die Forderung der subjektiven Betheiligung fehlt. Mit dem bloßen Anschauen dringt auch der begabteste Mensch nicht in den Kern einer Sache ein. Eigene Versuche, eigene Verantwortlichkeit erst können ihn inniger mit derselben vertraut machen. Wie sehr auch die Herren zum Theil selbst das Verkehrte ihrer sogenannten Ausbildung empfinden, dafür möge hier das Beispiel eines Baumeisters angeführt werden, der einer Station zur „Erlernung" des äußeren Dienstes überwiesen war und seine Lehrstunden mit der klassischen Entschuldigung abzukürzen beliebte: Nun, wie eine Maschine vorgehängt und eine Zugleine aufgelegt wird, das weiß ich ja nun.

Immerhin war in dieser Anordnung wenigstens das Bestreben erkennbar, den Forderungen des Betriebsdienstes entgegenzukommen, und die solchergestalt abgeleistete Vorbereitungszeit konnte daher, so lange kein besseres Hülfsmittel gefunden war, der Besetzung der leitenden Stellen des Betriebsdienstes durch Techniker gewissermaßen als Rechtfertigung dienen. Nun ist aber bei Eintritt der Neuorganisation ein Theil dieser Stellen mit Beamten besetzt worden, die bis dahin ausschließlich im Eisenbahn-Bau beschäftigt gewesen waren, jene Ausbildung nicht genossen und sich überhaupt um den Betriebsdienst nie gekümmert hatten. Daß diese Beamten „die Strecke und das Personal am besten kennen" sollen, wie in den parlamentarischen Verhandlungen regierungsseitig geäußert wurde, dürfte doch nur in Bezug auf die baulichen Einrichtungen und das eigentliche Streckenpersonal, nicht aber in Bezug auf die Betriebs-Einrichtungen und das Betriebspersonal zutreffen. Der schlichte Menschenverstand verlangt von dem Leiter einer Sache, daß er diese Sache selbst kennt. Er soll Rath und Auskunft darin ertheilen können, wenn er von Untergebenen oder Dritten darum angegangen wird. Er soll aus eigener Wissenschaft und Erfahrung selbständig ein Urtheil darüber haben, welche Zeit, welche Arbeitskraft ein gegebenes Geschäft beansprucht; er soll bei vorkommenden Fehlern und Unregelmäßigkeiten selbständig die Untersuchung führen, die Ursachen finden, das Wahre vom Falschen unterscheiden und Anleitung geben können, mit welchen Mitteln das Ding künftig besser zu machen ist. Kann das ein Baubeflissener in Angelegenheiten des Betriebsdienstes? Nein! Er steht der Sache fremd gegenüber, und wenn er einmal selbständig eingreifen will, so läuft er Gefahr, Unheil anzurichten, oder sich — bloßzustellen. Er wirkt als Hemmschuh; er ermangelt des für sein Amt so nothwendigen Vertrauens, und alle sonstigen guten Eigenschaften können ihm die fehlende Sachkenntniß nicht ersetzen. Daß eine solche Stellung dem Inhaber selbst keine Freude bereiten kann, ist erklärlich.

Nun hätte man diesen wohl meist schon in höhern Jahren stehenden Bauräthen und Bauinspektoren ꝛc. ihre Aufgabe wesentlich erleichtern können, wenn man ihnen, in ähnlicher Weise wie das bei den Verkehrsinspektions-Vorständen geschehen ist, erfahrene Betriebsbeamte an die Seite gegeben, sei es einen besondern Betriebs-

*) Nachdem in Nr. 4 dieses Jahrganges bereits der Ausbildung der Juristen im ausübenden Eisenbahndienste gedacht worden ist, erscheint es von um so höherem Interesse, auch wieder eine Stimme über die Ausbildung der Techniker in demselben Dienste zu vernehmen. Durch die Einführung der Neuorganisation in Preußen erscheint diese Frage in neuem Lichte und ist um so beachtenswerther, als man dem Vernehmen nach in anderen Bundesstaaten damit umgeht, ebenfalls zu reorganisiren. Die Gefahr, alt Bewährtes hierbei mit betroffen zu sehen, rechtfertigt die Wiedergabe des in allen Theilen sachlich gehaltenen Artikels, der hoffentlich Anlaß giebt zu weiterer zweckdienlicher Erörterung von Seiten der betheiligten Kreise. D. Schriftl.

Digitized by Google

Kontroleur oder auch den Stationsvorsteher ihres Stationsortes zu ihrem Vertreter und Berather in Betriebsangelegenheiten bestellt hätte. Statt dessen sind dagegen mittlere technische Beamte zu ihren Vertretern berufen worden, die vom Betriebsdienst ebenso wenig etwas erfaßt haben. In der That, der unbefangene Beobachter glaubt hier vor einem Räthsel zu stehen, wenn er sich vorhält, daß man diesen Dienststellen ausdrücklich den Namen Betriebs-Inspektionen beilegte, daß man ihre Vorstände sammt deren Vertreter zu Vorgesetzten des gesammten Betriebs-Personals mache und sie mit so weitgehenden Befugnissen ausrüste, daß sie über einen Betriebsbeamten Geldstrafen bis zu neun Mark verhängen, ja sogar die Dienstentlassung gegen ihn verfügen dürfen. Ist man sich der aus diesem unnatürlichen Recht für die Loyaliät des Beamtenthums erwachsenden großen Gefahr nicht bewußt gewesen? Wenn es an und für sich schon bedenklich, weil mit unsern heutigen Rechtsanschauungen unvereinbar, ist, so große Befugnisse in eines Menschen Hand zu legen, der Irrthümern und menschlichen Schwächen nicht weniger unterworfen ist, als sein Untergebener, den er dafür bestrafen darf, wieviel bedenklicher mußte es in diesem Falle sein. Nicht nur die moralische Wirkung auf den Bestraften ist hier in Rechnung zu ziehen, sondern auch der ihm durch die Strafe zugefügte materielle Verlust, der bei der anerkannt unzureichenden Besoldung der mittleren Eisenbahnbeamten, namentlich der des äußern Dienstes, meist ebenso empfindlich ist. Kann es da Wunder nehmen, wenn die Meinung Platz greift, daß sich in solchen Einrichtungen eine Geringschätzung des Betriebsdienstes und seines Personals seitens der maßgebenden Stellen, ein Mangel an der nöthigen Kenntniß seines Wesens und seiner Wichtigkeit bekunde?

Gewiß waren es bedeutende Schwierigkeiten, die sich bei der Einsetzung der betriebsleitenden Faktoren entgegenstellten, sowohl in der Auswahl der Personen als in der Bemessung der Kosten ꝛc. Aber sollten, wenn man Bau und Betrieb je mit besondern Inspektionen versehen hätte, die hieraus vielleicht erwachsenden Mehrkosten wirklich so bedeutend gewesen sein? Konnten nicht die Inspektionsbezirke dann, wie das für die Betriebsinspektionen ohnedies rathsamer scheint, angemessen vergrößert werden, da mit der Trennung doch auch eine Verminderung der Geschäfte eintrat? Und wenn dies möglich war, sollte es dann nicht auch möglich gewesen sein, für diejenigen Vorstandsstellen der Betriebsinspektionen, die nach Besetzung solcher mit betriebsleitenden Beamten der ehemaligen Betriebsämter noch zu besetzen übrig blieben, geeignete Betriebs-Subalternbeamte zu finden? Wir glauben, doch. Was für ein abfälliges Urtheil über die Qualität der preußischen Betriebsbeamten würde es wenigstens ausdrücken, wenn sich diese verhältnißmäßig geringe Anzahl nicht unter ihnen hätte finden lassen!

Nach dem frühern System sollte alles auf schriftlichem Wege, mit Hilfe von Verfügungen, Dienstanweisungen ꝛc. erreicht werden. Es ist ja gewiß eine vortreffliche Neuerung, daß diese Verwaltungsmaxime beschränkt worden und dem direkten mündlichen Verkehr der Inspektionsvorstände mit den ihnen nachgeordneten Dienststellen ein größerer Spielraum zugewiesen ist. Aber gerade hierzu ist die naturgemäße Vorbedingung, daß der Inspektions-Vorstand sein Fach kennt, daß er den Dienstzweig, den er überwachen soll, berufsmäßig erlernt hat oder daß wenigstens berufsmäßig Vorgebildeten — also erfahrenen Betriebs-Beamten — der Weg, in höhere verantwortliche Stellung zu gelangen, nicht abgeschnitten wird. Erst wenn diese Vorbedingungen erfüllt sind, kann die Neuerung fruchtbringend wirken. E.

Elektrische Drahtseilpost.

Durch die allmählichen Fortschritte, die unser Eisenbahnwesen mit Dampfbetrieb theils in recht erfreulicher Weise macht, haben wir uns gewöhnt, in Allem zumeist das Unübertreffliche zu sehen, und zu glauben, es sei schon so Viel erreicht, daß weitergehende Wünsche und Pläne als unberechtigt zurückgewiesen werden dürften. Und doch ist ein solcher Glaube falsch, denn rastlos, der Vollendung entgegen, drängt der Erfindungsgeist unserer Zeit; er kennt keine andere Befriedigung als die, daß das, was heute als gut und vortrefflich galt, morgen schon überholt ist durch Besseres, daß das leidlich Schnelle übertroffen wird durch das noch Schnellere, das leidlich Klare durch das noch Klarere.

Wir sind uns heute einig darüber, daß die Dampfkraft der Lokomotive, so hohe Geschwindigkeit auch schon durch sie erreicht worden ist, in absehbarer Zeit doch ersetzt werden wird durch den elektrischen Motor, und daß man auf unsere heutige Betriebsweise mit demselben Lächeln der Ueberlegenheit blicken wird, mit dem wir uns gewöhnt haben, auf vergangene Jahrzehnte zurückzuschauen. Unsere in unendlicher Länge dahinschleichenden Güterzüge*), wie nicht minder die von der Post durch ihren Packet- und Briefverkehr ausgenützten Personenzüge mit ihren dadurch nur zu oft bedingten Verspätungen werden zu den „überwundenen Standpunkten" gehören. Nicht etwa die Luftschifffahrt wird aber hierbei eine große Rolle spielen, sondern wie das Edison wohl überzeugend genug dargelegt hat, die Elektrizität. Ein neuer Stephan wird es sich voraussichtlich weniger oft sagen lassen, die Post werde doch nur mit Eisenbahnfett geschmiert; sondern er wird Mittel zu finden wissen, die seinen Postverkehr ganz unabhängig machen vom Eisenbahnwesen und seinen Beschwerlichkeiten: denn Niemand wird sagen können, es gehöre zu den Unmöglichkeiten, daß die Post eines Tages auf den Plan verfällt, sich ihre eigenen Betriebsmittel einzurichten. Nicht weniger aber enthält der Gedanke viel Beachtenswerthes, daß die Eisenbahn entlang ihrer Strecken elektrische Leitungen zur Beförderung des gesammten Postpacket- und Briefverkehrs einrichtet, sich dafür von der Post die entsprechende Gebühr zahlen läßt und damit ihren Zugsverkehr entlastet. Das wäre ein Plan, werth, weiter ausgedacht und -gesponnen zu werden!

In Amerika ist man, wie in manchem Anderen, auch der Verwirklichung dieses Gedankens bereits ziemlich nahe gekommen. So

*) In der Beförderungsweise der Güterzüge eine Aenderung eintreten zu lassen, dazu braucht man nicht Anwendbarkeit der Elektrizität abzuwarten Die Einführung der automatischen Bremse und der seitlich zu bedienenden Kuppelung, sowie die Eintheilung in kürzere Züge mit rascherer Aufeinanderfolge, darin liegt die Zukunft des Betriebes.

Die neue Eisenbahn von Jaffa nach Jerusalem.

Als ich vor einigen Jahren einen kurzen Bericht über die Eröffnung der ersten palästinensischen Bahnstrecke, nämlich der von der Mittelmeerküste nach der heiligen Stadt, las, da überkam mich, so schreibt Prof. Dr. Fritz Hommel in den M. N. N., und gewiß auch viele Andere ein wehmüthiges Gefühl. Etwas so modern europäisches, wie eine Eisenbahn mit ihrem geschäftsmäßigen Lärm und Getriebe, hätte man doch nimmermehr auf dem heiligsten Boden, den es auf der Welt giebt, dulden dürfen. Ja schon der Gedanke an die Möglichkeit empörte mich. Kann es einen größeren Gegensatz zu dem schrillen Pfiff der Lokomotive und dem aufdringlichen Gebahren der Hoteldiener, Gepäckträger und Droschkenkutscher an der Endstation Jerusalem geben, als das rührende Bild, wie die Pilger nach ihrer Ankunft auf der letzten Höhe vor Jerusalem die Schuhe ausziehen, inbrünstig betend niederfallen, mit heißen Zähren den theueren Boden netzen und doch unter Thränen innerlich frohlockend die heilige Stadt begrüßen?

Da sieh Jerusalem. Dort Zions Hügel!
Da sieh, Jerusalem zeigt jede Hand!
Da sieh, es rufen Tausend nun und Tausend
„Jerusalem" in frohem Gruß erbrausend.
(Tasso, Befr. Jeruf., III, 3.)

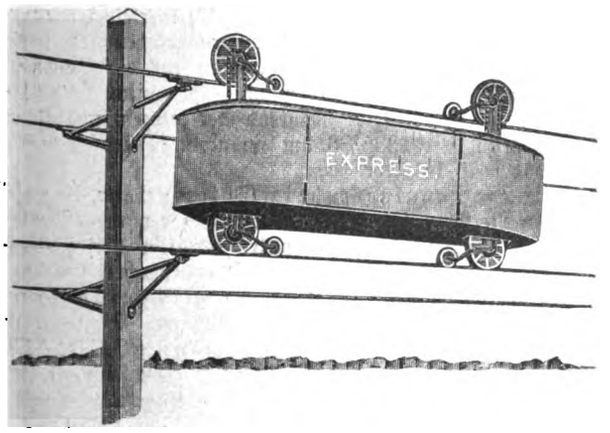
Wer schon in Palästina war, hätte mich allerdings damals mit dem Hinweis trösten können, daß es ja leider viel Unheiliges in Jerusalem giebt, sogar an heiligster Stätte, und daß die Bahn noch nicht das Schlimmste davon sei. Daß ich aber einmal selbst ganz anders urtheilen würde, hätte ich damals nicht geahnt. Und doch ist es so. Wenn ich jetzt, wo ich aus eigener Anschauung beide Wege, die früher allein benützte theilweise ganz romantische Jaffastraße und die neue Bahnstrecke kenne, gefragt würde: wo hat man bei der Ankunft den schöneren Eindruck, so würde ich entschieden antworten: bei der Benützung der Eisenbahn.

Und nun bitte ich den verehrten Leser, mich einmal in Gedanken zu begleiten und mir zugleich zu gestatten, bei der Ankunft im Jerusalemer Bahnhof sein Führer sein zu dürfen. Von der sehr interessanten Fahrt an historisch bedeutsamen Orten vorbei und durch wilde und großartige Gebirgsscenerien soll nachher noch die Rede sein. Unser Geist eilt voraus und ist ungeduldig, den ersehnten Anblick, für den schon Manche gern einen Theil ihres Lebens hingegeben hätten, zu schauen. Wir sind beinahe angekommen und werden gleich im Bahnhofe einlaufen. Zur Linken erscheinen saubere, nette, wohlgepflegte Häuser, die uns aber eher nach Deutschland als in das Morgenland versetzen. Das kann doch nicht Jerusalem sein? Und nun hält der Zug, aber noch ist nirgends die heilige Stadt mit ihren hochragenden Mauern zu entdecken. Denn das freundliche Dorf, dem nur der Kirchthurm noch fehlt, ist die ziemlich weit draußen im Südwesten gelegene württembergische Templerkolonie. Jerusalem selbst, und das ist eben das Gute beim Ganzen, ist noch nicht sichtbar, auch nicht etwa durch eine moderne Vorstadt verdeckt, wie es, wenn man von Jaffa auf der Straße

Digitized by Google

ist die Express and Transportation Company in New-York, nach einem Artikel im „Elektrotechnischen Anzeiger", jüngst mit einer interessanten Anwendung des als Telpharage schon lange bekannten elektrischen Drahtseilbahnsystems hervorgetreten, wodurch eine rasche Beförderung von Geld und Packeten, sowie überhaupt von kleineren Sendungen aller Art innerhalb des Bezirks großer Städte und deren Vororte erreicht werden soll. Es wird dabei vorausgesetzt, daß die Verwaltungen der elektrischen Straßenbahnen, deren Betrieb durch Luftleitungen stattfindet, sich für das, allerdings vorerst für amerikanische Verhältnisse berechnete System interessiren werden. „Ehe ein derartiges Unternehmen bei uns möglich ist, mögen wohl noch Generationen das Zeitliche segnen."

Die Abbildung zeigt einen nach diesem elektrischen Drahtseilbahnsystem beförderten Postwagen, der zur Aufnahme einer beträchtlichen Sendung der bezeichneten Sachen geeignet, dabei aber von verhältnißmäßig geringem Gewicht und insbesondere sehr leicht beweglich ist, so daß für den Betrieb ein zwei- bis dreipferdiger Elektromotor ausreicht, wobei in der Stunde bequem 30 bis 35 Kilometer zurückgelegt werden sollen. Der Motor wird auf dem Wagen angebracht und soll durch Riemen, Ketten oder in sonst geeigneter Weise auf die Trag- und Laufräder des Wagens einwirken, so daß dieser mit der angegebenen Geschwindigkeit auf den beiden Leitungskabeln dahin rollt. Das untere Kabel soll etwa ein Drittel des Wagengewichts aufnehmen, während das obere Kabel das übrige Gewicht trägt und den Wagen vor dem Umkippen schützt. Voraussichtlich wird dieses Beförderungssystem nur für verhältnißmäßig kurze Strecken sich als zweckmäßig erweisen.



Die Wirkungsweise wird in dem amerikanischen Fachblatte, dem diese Mittheilung entnommen ist, folgendermaßen beschrieben. Es werden fünf aufeinander folgende Stationen A, B, C, D, E, angenommen, welche im Centrum der Stadt beginnen und sich bis in die Vorstadt erstrecken. An allen diesen Stationen werden Sendungen aufgenommen und abgeliefert. Die Hauptannahmestelle befindet sich natürlich an der ersten Station A im Stadtcentrum. Von der Station A geht ein Wagen mit Sendungen nach den Stationen C und D, aber keiner nach B und E. Die Station wird mittels eines Telephons oder einer elektrischen Klingel benachrichtigt, und der Wagen passirt die Station B, während auf das der Station C gegebene Signal mittels eines Ausschalters der Strom bei Zeiten unterbrochen wird, so daß der Wagen an dieser Station zum Stillstand kommt. Die für diese Station bestimmten Sendungen werden herausgenommen, und wenn sich herausstellt, daß auch Sendungen für die Station D vorhanden sind, so wird nunmehr diese Station durch ein geeignetes Signal benachrichtigt und der Wagen dort hinabgelassen. Mittlerweile, wenn an dieser Station Sendungen für die Centralstation abgegeben worden sind, wird der erste nach dieser Station gehende Wagen angehalten und mit den Sendungen beschickt, worauf die nächste Station, nach welcher der Wagen fährt, durch das Signal benachrichtigt wird. Hieraus ergiebt sich, daß das System sehr schmiegsam ist und je nach Umständen in zweckmäßigster Weise benutzt werden kann. Zum Anhalten des Wagens ist auch eine selbstthätige, durch den Anstoß des Wagens gegen einen drehbaren und zurückfedernden Arm bewegte Ausschaltvorrichtung in Vorschlag gebracht worden. Die Anlagekosten werden auf etwa 16000 Mk. pro Kilometer geschätzt.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegeu fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes wurde der Stationsassistent Jacob N. in W. am 28. Oktober 1895 vom Landgericht Aachen zu 1 Tage Gefängniß verurtheilt. Am 23. Februar 1895 fuhr der von Stolberg kommende Zug 20, der fahrplanmäßig auf Gleis 3 einzufahren hatte, in Gleis 2 ein und stieß dort auf eine Rangirabtheilung. Der Zug hatte Weiche 7 durchfahren, die jedoch nicht, wie vorgeschrieben, für Gleis 3 umgelegt war. Die Schuld daran wurde dem Weichensteller Schüler zu Last gelegt, der deswegen auch mit verurtheilt wurde. Seit Kurzem war nämlich die Weiche Nr. 7 von der Centralweiche abgebunden worden, da der Verschluß nicht mehr sicher war, und dem Weichensteller Schüler zur Bedienung übergeben worden. Schüler behauptete, er habe die Weiche rechtzeitig für Zug 20 umgelegt; da feststeht, daß die Weiche aber für Gleis 2 eingestellt war, könne dies nur durch unberufene Personen erfolgt sein. Auch der Angeklagte N. ist dieser Ansicht, zumal er noch 5 Minuten vor Einfahrt des Zuges sich selbst davon überzeugt haben will, daß die Weiche richtig gestellt war. Das Gericht erachtete jedoch diese Auffassung durch die Zeugenaussage für widerlegt; insbesondere bekundeten die mit Rangiren beschäftigten Beamten, daß sie es unbedingt gesehen haben müßten, wenn sich ein Unbefugter an der in ihrer Nähe befindlichen Weiche zu schaffen gemacht hätte. Nur N. legte gegen das Urtheil Revision ein und rügte, im Reglement sei nicht vorgeschrieben, daß der Stationsbeamte an die Weiche heranzutreten habe. Er habe dieselbe in richtiger Lage gesehen und unter der Obhut eines zuverlässigen und pflichtgetreuen Beamten gewußt, außerdem auch gar keine Zeit gehabt, nahe hin zu treten,

---

herkommt, der Fall ist, sondern es taucht erst auf, wenn man, sei es zu Wagen oder zu Fuß, etwa zehn Minuten eine von Häusern noch ganz freie Straße gegangen ist. Mit einem Worte: der neue Bahnhof wurde glücklicherweise weit vor die Stadt, zwischen die Templerkolonie und die Bethlehemstraße, verlegt und bietet so eine weitbessere Möglichkeit, einen schönen, ja unvergeßlich schönen ersten Eindruck zu bekommen, als die vor der Entstehung der Bahn allein benutzbare Fahrstraße, die von Nordwesten her nach Jerusalem führt.

Aber nun beginnt erst meine Führerrolle. Denn wir wollen nicht das Bequemere wählen und uns gleich in ein Hotel fahren lassen, sondern wir übergeben das Gepäck einem der meist deutsch oder französisch redenden Gasthaus-Agenten, warten, bis sich das Gedränge verlaufen und die Reisenden und die Fuhrwerke alle fort sind, und treten nun zu Fuß auf der wieder leer und deshalb staubfreier gewordenen Bahnhofstraße unsere eigentliche Pilgerfahrt an. Und zwar wählen wir noch besser eine gleich vor dem Bahnhof links abgehende Nebenstraße, die dann bald rechts umbiegt und wieder auf die andere einmündet. Dann weiter noch wenige Schritte, noch vor dem Punkt, wo die Straße an dem Damm des ausgetrockneten sogenannten Sultansteiches eine scharfe Umbiegung nach rechts macht — und welch ein Bild entfaltet sich vor unsern Augen! Vor, beziehungsweise über uns die Südwestecke der Mauer Jerusalems und der gleich sich daran anschließende sogenannte Zionshügel, im Hintergrund links olivenbewachsene Höhen und rechts (auf der Stadtseite) der Davidsthurm, und, gleich über der Straße, fast zu unseren Füßen beginnend, das tiefeingeschnittene Hinnomthal, das ganz in der Ferne die des Abends fast violett gefärbten Berge Moabs abzuschließen scheinen. Es ist dies nicht die Seite, von der man Jerusalem gewöhnlich abgebildet sieht. Die Ansicht vom Oelberg aus, wo man die ganze Stadt, mit dem Tempel und dem Kidronthal unter sich hat, ist ja noch schöner, umfassender und großartiger, ähnlich die vom Nordosten, vom Skopus aus. Aber es ist trotzdem ein entzückendes Bild, diese gleich dem Norden und Osten freiliegende Südwestseite der heiligen Stadt von der Bethlehemstraße am Sultansteich aus, ja ich möchte sie landschaftlich fast noch den andern vorziehen.

Und dieser Anblick Jerusalems ist für uns, die wir vom Bahnhof kommen, der erste, den uns die heilige Stadt bietet. Wir sind allein und unwillkürlich entblößen wir das Haupt und bleiben tief ergriffen stehen, in der beglückenden Gewißheit, einen so weihevollen Moment nur einmal im Leben haben genießen zu dürfen. Denn wenn man auch öfter eine liebgewordene Stelle aufsucht und sich immer auf's Neue daran erfreut, so ist's doch nicht mehr der gleiche Eindruck als wie beim ersten Male. Was drängt sich nicht in einem solchen Augenblick Alles zusammen! Biblische und geschichtliche Erinnerungen von der Zeit Abraham's und Melkisedek's an bis zu den Kreuzzügen herunter ziehen vorüber, religiöse Eindrücke der frühesten Kindheit werden wach auch bei Denen, welchen der Glaube längst ein verlorenes Paradies geworden, und Thränen seliger Freude spürt Der über die Wange rollen, dem heute noch der hier einst gekreuzigte Heiland mehr ist als ein bloßer Prophet.

Digitized by Google

da er mit Annahme und Abfertigung anderer Züge gerade in Anspruch genommen worden sei. Das Reichsgericht verwarf aber die Revision des Angeklagten

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Zur Frage eines Centralbahnhofes in Leipzig. In der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses hat der Abgeordnete Dr. Friedberg auf die mißlichen Bahnhofsverhältnisse der preußischen Staatsbahnen in Leipzig hingewiesen. Er fragte an, in welchem Stadium der Erwägnung sich das Projekt eines Centralbahnhofes befinde. Er habe gehört, daß die Schwierigkeiten hauptsächlich darin zu suchen seien, daß die betheiligten Verwaltungen Preußens und Sachsens sich nicht darüber einigen könnten, wem der Bahnhof zu unterstellen sei. Sollten diese Schwierigkeiten unüberwindlich sein, so wäre es am gerathensten, auf den Terrains der Magedeburger und Thüringer Bahn unter Zukauf einiger Grundstücke wenigstens einen preußischen Centralbahnhof zu erbauen. Der Regierungskommissar bestritt in seiner Antwort, daß irgend welche partikularistischen Gründe dem Projekt entgegenständen*). Ueber diese Frage würde leicht eine Verständigung zu erzielen sein. Der Bau eines preußischen Centralbahnhofes auf dem Terrain des Magdeburger und Thüringer Bahnhofes würde unzweckmäßig sein und wegen des nothwendigen Grunderwerbes enorme Kosten verursachen. Die Frage des Bahnhofsbaues sei nur zu lösen im engsten Einvernehmen mit der Königl. sächsisch. Staatsbahnverwaltung. Sobald von dieser Seite die dringende Nothwendigkeit eines gemeinsamen Centralbahnhofes anerkannt werde, würde man sich auf preußischer Seite nicht der Verpflichtung entziehen, in eine sorgfältige Prüfung des bezüglichen Projektes einzutreten.

*) Dem gegenüber ist zu bestätigen, daß in Leipzig allerdings allgemein die Meinung zu hören ist, die beiden Verwaltungen könnten sich nicht einigen, wie man ja auch nicht anders weiß, als daß hinsichtlich der Linienführung und der Tarife manchmal ebenfalls Umgehungskampf, eine Art Krieg im Frieden, nicht gerade immer zum wirthschaftlichen Vortheil Leipzigs geführt wird. D. Schriftl.

Preußen. Die Ausrüstung der Personenwagen vierter Klasse mit Sitzbänken ist nunmehr auf den preußischen Staatsbahnen vollständig durchgeführt. Der Eisenbahnminister hat jetzt die Eisenbahnkommissare veranlaßt, den Vorständen der ihnen unterstellten Privatbahnen ein gleiches Vorgehen zu empfehlen. Bis zum 1. Mai ist zu berichten, wie sich die Vorstände zu dieser Anregung gestellt haben. — Demnach scheint man bei der preußischen Eisenbahnverwaltung nicht von der vierten Klasse lassen zu wollen. Da nun die süddeutschen Verwaltungen kaum je daran denken werden, die vierte Wagenklasse einzuführen, so scheint es, als solle der Dualismus noch auf lange Zeit fortbestehen. Wiederholt sei darauf hingewiesen, daß eine Beseitigung der vierten Wagenklasse leicht herbeigeführt werden könnte, wenn man sie so, wie sie ist, für den Lokalverkehr (Marktverkehr) zur 3. Wagenklasse machte und den Preis 3. Klasse auf den der 4. herabsetzte. Die Rückfahrkarten fallen weg und ebenso die 1. Klasse in Personenzügen. Damit würde eine Basis geschaffen, auf der dann mit Leichtigkeit weitergebaut werden könnte.

Güterverkehr und Güterwagenbestand der preußischen Staatsbahnen. Das Blatt des Bergbaulichen Vereins „Glückauf" hat ziffermäßig eine Zusammenstellung über die vorstehend erwähnten Fragen für die Zeit vom Rechnungsjahr 1885/86 bis dahin 1893/94 angefertigt, aus dem sich die bemerkenswerthe Thatsache ergiebt, daß seit 1885/86 die Gesammtlänge der normalspurigen Bahnen sich um 23,38 Proz. vermehrt hat, der Verkehr an Eil-, Expreß- und gewöhnlichem Frachtgut (ohne Dienstgut) dagegen um 46 Proz. gewachsen ist. Um fast denselben Betrag ist dem erwähnten Ausweise zufolge auch das Ladegewicht gestiegen, das jedoch wegen der Absatzschwierigkeiten bei Ausnutzung des Ladegewichts der 12,5 t-Wagen nicht voll in Rechnung gesetzt werden kann; die Wagenzahl ist um 28,31 Proz. gewachsen. Die wohl häufig ausgesprochene Vermuthung, daß auch diese Wagenzahl in Folge schnelleren Umlaufs erhöhten Anforderungen genüge, sei durch die Thatsachen widerlegt; sie sei auch nach den Ergebnissen unzutreffend, da die Tabelle zeige, daß die Jahresleistung einer Achse der eigenen Güterwagen zur Zeit nur um 6,36 Proz. die von 1885/86 übertreffe, hinter der Leistung von 1889 aber um fast 9 Proz. zurückbleibe. Die Tabelle lasse auch erkennen, daß auf eine Million Tonnenkilometer im Jahre 1885/86 ein Wagenbestand von 15, 20 Stück entfiel, während nach dem tiefsten Stande im Jahre 1889/90 mit 12,87 für eine Million Tonnenkilometer, 1893/94 erst wiederum eine Verhältnißzahl von 13,95 für eine Million Tonnenkilometer erreicht war. Der Maßstab für die Vorkehrungen gegenüber dem Anwachsen des Güterverkehrs werde, wie das „Glückauf" zum Schluß seiner Ausführungen bemerkt, in einem Mittelwerth zwischen den Verhältnißzahlen für die Zunahme an Wagenzahl und absolutem Ladegewicht, also zwischen 28,31 und 46,10 Proz. zu suchen sein, während der prozentliche Zuwachs des Güterverkehrs seit 1885/86 um ein geringes über dem oberen Grenzwerth bei 46,14 liege.

Bayern. Die Sonntagsruhe im Güterverkehr, die während des stärkeren Verkehrs (in den Monaten Oktober und November) nicht aufrecht erhalten werden konnte, wird in der kommenden Fahrordnung unter Berücksichtigung der seither gemachten Erfahrungen so weit als möglich in vollem Umfang durchgeführt werden.

Neue Güterzugslokomotiven in Bayern. Von der Lokomotivfabrik Krauß & Cie. werden im Lauf dieses Jahres 14 neue Güterzugslokomotiven schwerster Gattung (E^1 Maschinen) für die bayerische Staatsbahn angeliefert. Sie sind 45 gekuppelt und viel leistungsfähiger, als die bisher angelieferten Güterzugslokomotiven, so daß sie ein Drittel mehr (130 Proz.) der bisherigen Belastung fördern. Diese Maschinen finden auf Strecken mit großen Steigungen, wie Aschaffenburg-Würzburg, auf denen bisher Vorspann- oder Schubmaschinen für jeden Güterzug nöthig waren, vortheilhafte Verwendung, können jedoch wegen ihrer großen Schwere nicht auf allen bayerischen Bahnlinien, sondern nur auf solchen mit starkem Oberbau in Benützung genommen werden. Diese 14 Güterzugslokomotiven kosten rund eine Million Mark. (M. N.-N.)

Jetzt wird man begreifen, warum ich oben jedem Palästina-Pilger rieth, doch diesen Weg allein oder in Begleitung eines gleichgestimmten Freundes zu Fuß zu machen. Um das Ergreifende des ersten Anblickes einer Stadt wie Jerusalem recht in sich aufzunehmen, muß man stille stehen und das kann man beim Fahren nicht. Die Jerusalemer Kutscher sausen im Galopp am Sultansteich vorbei und man wird dabei so von Staub eingehüllt, daß man höchstens einen flüchtigen Blick auf die Umgebung werfen kann. Dazu fragt dich vielleicht noch einer der Mitfahrenden, ob du in Jaffa baierisches oder Grazer Bier getrunken und empfiehlt dir in Jerusalem des wackeren Gottlieb Bierstube vor dem Jaffathor — und mit der Sammlung und der Ausschau ist's vorbei.

Nun aber zurück zum Weg von Jaffa nach Jerusalem. Da erst die neue noch in Vorbereitung befindliche Auflage des Baedeker von Palästina eine genaue Beschreibung der Bahnstrecke bringen wird, so wird es Vielen willkommen sein, wenn ich hier eingehender darüber berichte. Der Zug (es geht jetzt täglich immer nur je einer, Vormittag nach Jaffa und Nachmittag nach Jerrusalem) fährt langsamer als unsere Züge; wie ich hörte, geschieht dies der größeren Sicherheit halber, da der Unterbau, d. h. die Schwellen und Schienen, nicht so solide gelegt ist wie es eigentlich erforderlich wäre, wozu allerdings auch noch die Steigung im Gebirge Juda, der Aban und Bittir, und die daselbst so zahlreichen Kurven kommen. Man braucht daher für die etwa 70 Kilometer dreieinhalb bis vier Stunden. Die Bahn steht unter türkischer Verwaltung, und so sind denn auch die Fahrkarten auf der Vorderseite in türkischer (nicht etwa in arabischer) und auf der andern in französischer Sprache abgefaßt. Es giebt nur zwei Klassen, wovon die zweite etwa unserer dritten der Einrichtung nach entspricht. Der Preis ist für die erste Klasse drei Medschidis (etwa 12 Mark), für die zweite Klasse nur 1,25 Medschidi (4,25 Mark). Abgesehen von der viel größeren Billigkeit ist es schon um des interessanten Studiums der Volkstypen willen jedem Reisenden zu empfehlen, die zweite Klasse zu wählen; dieselbe besitzt sogar gesonderte Frauenkoupees, an die der Schaffner immer erst vor dem Eintreten anklopfen muß, damit die gerade anwesenden mohammedanischen Damen Zeit haben, das Gesicht mit dem Schleier zu verhüllen.

Beim Billetverkauf wird nur türkisches Geld angenommen und nichts herausgegeben. Hat Einer z. B. nur einen Napoleon, welche Goldsorte ja dortzuland beliebter als das türkische Gold ist, oder auch nur zwei silberne Medschidistücke, so weißt ihn der Schalterbeamte zum Wechsler, der gegenüber rechts vom Eingang seinen Kasten auf einem kleinen Tisch plazirt hat. Hier bekommt man Napoleons wie auch andere fremde Geldsorten gewechselt, allerdings stets mit einem kleinen Abzug als Honorar für die Mühewaltung des Sarraf. Oft kommt es vor, daß auf einem türkischen Silberstück die Aufschrift durch die Abnutzung etaws verwischt ist solche Exemplare werden sowohl beim Schalter als auch vom Wechsler zurückgewiesen; der Fremde muß sich daher sehr hüten, derartige Stücke anzunehmen, da er sie nachher nicht so leicht oder nur mit ziemlichem Verlust wieder losbringt. Ueberhaupt spielen die Wechsler oder Sarrafs im öffentlichen Leben eine große und

Digitized by Google

Elsaß-Lothringen. Die Einführung der Tausend-Kilometerhefte auf den Reichs-Eisenbahnen ist, wie verlautet, von der Kaiserl. General-Direktion wiederholt abgelehnt worden. In einem Briefe an die Handelskammer zu München sagt die Eisenbahnbehörde, daß durch die Einrichtung der Kilometerhefte nur die Handeltreibenden sowie die zu ihrem Vergnügen reisenden Personen begünstigt würden. Es sei eben des Staates Pflicht, das allgemeine Interesse zu fördern und daher die Begünstigung einzelner Klassen ausgeschlossen. Die Generaldirektion strebe aber eine Reform der Personentarife in der Art an, daß eine allgemeine Ermäßigung der normalen Fahrpreise eintrete.

Technisches.

Eine eigenartige **telephonische Verbindung zwischen einem Eisenbahnzug** und den zunächst liegenden Stationen ist von der Wellington und Manawater Railway Co. in Neu-Süd-Wales eingeführt worden. Neben den telegraphischen Leitungen sind noch besondere Telephondrähte gezogen, deren Endstrecken mit Aemtern der einzelnen Stationen verbunden sind. Die Lokomotivführer führen nun ebenfalls stets einen Telephonapparat mit dem erforderlichen Zubehör mit sich. Außer den nothwendigen Trockenelementen befindet sich am Telephon noch eine Rolle Leitungsschnur, an deren Ende eine federnde Metallklemme befestigt ist. Sobald nun ein Zug in Folge irgend eines Unfalles auf freier Strecke halten muß, kann der Zugführer sich leicht nach beiden Stationen verständigen, indem er die am Telephon befindliche Leitungsschnur über den Telegraphendraht hängt, so daß die Klemme metallische Verbindung giebt; dann schaltet er seinen Apparat ein und meldet den nächstgelegenen beiden Stationen den Grund seines Aufenthaltes, so daß etwaige Hilfe alsdann schnell zur Stelle sein kann.

Petroleumrückstände als Heizmaterial. In einem kürzlich veröffentlichten Berichte des englischen Consuls in Batum wird konstatirt, daß eine stark zunehmende Nachfrage nach Petroleumrückständen besteht und zwar zu guten Preisen, so daß die russischen Raffinerien jetzt diesem Produkte mehr Aufmerksamkeit zuwenden. Man schätzt die vorjährigen Erzeugnisse derselben auf 3 300 000 Tons und mehr, und glaubt, daß die natürliche Folge dieser Konkurrenzzunahme eine Abnahme von raffinirtem Oele sein werde. Werden nicht genügende Rückstände produzirt, so werde Rohöl als Heizmaterial verkauft werden und in der That agitiren die Quellenbesitzer bereits in dieser Richtung und dürfen die Raffineure sich ihres lukrativsten Geschäftszweiges beraubt sehen. Auch auf anderen Gebieten geht der Verbrauch von Petroleum zu Heizzwecken einer schnellen Steigerung entgegen. So haben bei dem jüngsten Wettfahren Paris-Bordeaux-Paris die Petroleummotorwagen gegen alle anderen als schnellste mit 24 Stunden 55 Minuten für Hin- und Rückfahrt den Sieg davongetragen, während Dampf- und elektrische Wagen mit ihrer zeitraubenden Erneuerung der Kraftquelle (Kohle resp. Batterien) den Kampf aufgeben mußten (die Petroleumwagen führten das Brennmaterial die ganze Strecke mit). Dieser Sieg bedeutet eine enorme Zunahme des Petroleumkonsums. Dieses bequeme, schnelle Fahren zu billigem Preise wird vielleicht ebenso schnell in Aufschwung kommen, wie der Fahrradverkehr. Hat doch auf dem Wasser das Petroleummotorboot im kleinen Verkehr bereits die Oberhand gewonnen.

Ueber den Durchlaß-Automaten, welcher zur Zeit auf dem Bahnsteig der Stadt Kösen erprobt wird, theilt man der „Zeitschrift für Transportw. u. Straßenbau" folgende Einzelheiten mit: Die Durchlaß-Einrichtung, ein automatisches Drehkreuz, soll nicht nur dazu dienen, Personen, welche die Reisenden zum Zuge begleiten wollen, getrennt von diesen durch einen besonderen Zugang auf den Bahnsteig zu lassen, ohne daß dafür ein weiterer Billetschaffner nöthig ist, sondern es sollen auch die Reisenden selbst mittels des Durchlaß-Automaten ohne jeden Billetschaffner auf den Bahnsteig gelangen können. Will Jemand den Bahnsteig betreten, so hat er das vorher gelöste Billet in den Automaten zu werfen, welcher es abgestempelt wieder heraus und damit zugleich den Durchgang zum Bahnsteig durch die eingestellte Drehbarkeit des Sperrkreuzes freigiebt. Ebenso gestattet der Automat das Verlassen des Bahnsteigs erst nach dem Einwurf der Fahr- oder Bahnsteigkarte, welche er dann jedoch bei sich behält. Des weiteren aber sollen für Fahrkarten-Abonnenten besondere Durchgänge hergestellt werden und erstere Metallmarken erhalten, welche der Drehkreuz-Automat beim Passiren sowohl zum wie vom Bahnsteig nach dem Einwurf durch die Abonnenten diesen auch gleich wieder zurückgiebt. Auf diese Weise soll ermöglicht werden, wieder eine große Zahl von Beamten zu sparen, während einem Mißbrauch der so vereinfachten Zulassung zum Bahnsteig durch vermehrte Zugkontrole begegnet werden soll.

Vermischtes.

Imitirte Eisenbahn-Fahrkarten, nämlich Karten, welche in Form und Farbe den echten Eisenbahnkarten täuschend nachgeahmt sind, haben sich zu Reklamezwecken für Geschäfte neuerlich eingeführt. Solche Karten werden mit einer entsprechenden Ankündigung versehen, in Wartesälen, Eisenbahnkoupees, Hotels 2c., einzeln verstreut (nicht massenhaft verbreitet) und von dem Publikum meist unter der Voraussetzung aufgehoben, daß die Karten wirklich echt sind. Wird der Finder endlich (!) gewahr, daß er es mit keiner Fahr-, sondern mit einer Reklamekarte zu thun hat, so hebt er sich dieselbe ihrer Originalität wegen auf (?!), und die Reklame macht ihre Wirkung. Die Farben der Karten werden den zu erwerbenden Kunden angepaßt, so daß solche Geschäfte, welche nur auf vornehmes (?) Publikum reflektiren, Billets der 2. Wagenklasse (grüne Farbe), und jene, welche ihre Kundschaft unter dem Mittelstand suchen, Billets der 3. Wagenklasse (braune Farbe) vertheilen. In vielen Fällen finden braune und grüne Karten zugleich Anwendung. Man sieht, die Reklame ist unerschöpflich in ihr geeignet erscheinenden Mitteln, gehen sie auch bis zur Grenze des Unfuges. Die Verwaltungen, auf deren Bahnhöfen sich derartige „Reklame" breit zu machen versucht, werden es sich wohl nicht entgehen lassen, den Urheber zur Zahlung von Gebühren heranzuziehen.

Ueber Gerichtsdeutsch veröffentlicht Bruns-Torgau in der Zeitschrift des allgemeinen deutschen Sprachvereins einen Aufsatz, der auch für unsere Kreise von Interesse ist, obgleich der Gegenstand von uns schon öfter näher berührt worden ist. Von sprachlichen Rügen wird u. A. erwähnt der fehlerhafte Ausdruck in einer

---

unentbehrliche Rolle, also ganz wie zur biblischen Zeit. Wer erinnert sich nicht der Scene, wie Jesus im Vorhof des Tempels den Wechslern ihre Tische umwirft und sie aus dem Heiligthum, das sie durch ihr Lärmen und Betrügen verunreinigt haben, hinausjagt? (Schluß folgt.)

Zweimal zwei gleich fünf.*)

Ein Fastnachts-Scherz auf ernstem Grunde („aus meinen Musterberichten" von XY).

Bericht, betr. den Satz: $2 \times 2 = 5$.

Schaf-Hausen, im Hornung 96.

Eure närrische Hoheit!

Auf die Durchlauchtigste Anregung, ob statt des alten Satzes $2 \times 2 = 4$ nicht eine dem modernen Fortschritte entsprechende Aenderung in $2 \times 2 = 5$ vorgenommen werden könne, hat das unterwürfig unterfertigte Komitee diese hochwichtige Frage in die ihr gebührende reifliche Erwägung gezogen und gestattet sich, die Frucht ihrer Forschungen im Folgenden geziemendst vorzutragen.

Vorauszuschicken wäre, daß das Problem um so schwieriger sich gestaltete, als es trotz eifrigen Suchens nicht gelang, einen geeigneten Vorgang zu finden; wir möchten dies zu erwähnen nicht unterlassen, weil wir daran gewiß die Bitte knüpfen dürfen, E. N. Hoheit möchten des Referenten für seine mühe- und verdienstvolle Arbeit bei der Ordenspromotion anläßlich des zu Ehren E. N. H. mit großem Pomp zu veranstaltenden Cotillon allergnädigst gedenken.

Was den Satz $2 \times 2 = 4$ anlangt, so zielte die erste Thätigkeit darauf ab, festzustellen, inwieweit demselben eine rechtliche Bedeutung beizumessen sei, um bei etwaigen Aenderungen nicht mit den bestehenden Gesetzen in Widerspruch zu gerathen. Obgleich sich die Forschung auf urdenkliche Zeiten zurückerstreckte, so fand sich doch weder ein Gesetz noch eine Verordnung, ja nicht einmal eine Verfügung, welche dem erwähnten Satze einen amtlichen Stempel aufgedrückt hätte. Es ergiebt dies die Beruhigung, daß man vom Rechtsstandpunkte aus gegen eine Aenderung einen Einwand nicht wird erheben können. Es gewinnt bei der Verfolgung der historischen Entwickelung immer mehr den Anschein, daß der Satz, von irgend einem mathematischen Anonymus erfunden, sich ohne besondere polizeiliche Erlaubniß allmählich eingelebt hat. Der Umstand, daß der Erfinder nicht einmal bekannt ist, läßt es doch recht bedenklich erscheinen, eine Lehre, für welche, wie es das in unserer Zeit so verfeinerte und geläuterte Rechtsbewußtsein einmal unbedingt verlangt, Niemand verantwortlich gemacht werden kann, ohne Weiteres fortbestehen zu lassen. Die Meinung, daß man es in der Mathematik mit der reinen Vernunft und Wahrheit zu thun habe und daß sie darum unfehlbar sei, ist längst widerlegt, ist es ja zur Genüge bekannt, daß bei den Mathematikern über die einfachsten Fragen noch die widersprechendsten Ansichten herrschen, daß wir in der Lösung der Frage von der Quadratur des Zirkels, von der 4. Dimension 2c. noch keinen Schritt vorwärts gekommen sind; auch heute noch bedarf die Algebra in ihren Rechnungen noch vieler unbekannten X und Y als

*) Dieser kleine Artikel beabsichtigt einen Pritschenschlag auf eine gewisse Berichtmacherei. Irgend eine persönliche Spitze wohnt ihm nicht inne.

Digitized by Google

Verfügung: „Das Testament wolle zur Verwahrung genommen werden.“ — Zu den oft entbehrlichen Wörtern werden mit Recht gezählt: gedacht, fraglich, bezeichnet, in Ausdrücken wie: das (gedachte) Grundstück u. dgl. Es wird betont, daß es jetzt sehr beliebt sei, statt eines aus zwei Hauptwörtern zusammengesetzten Hauptwortes ein mit „lich“ und „isch“ gebildetes Eigenschaftswort und ein Hauptwort zu setzen, z. B. statt Gesundheitsmaßregeln: gesundheitliche Maßregeln, statt Vorortverkehr: vorortlicher Verkehr. Bald werden auch die Abendglocken und die Klosterglocken nicht mehr läuten und man wird nur noch die abendlichen und klösterlichen Glocken zu hören bekommen. Umgekehrt sagt man jetzt statt silberne oder diamantene Hochzeit „Silber“ oder „Diamanthochzeit“. Gerade im Kanzleistil findet man auch die Bevorzugung weitschweifiger neuerer Vorwörter wie vermittels, mittels (statt mit, durch), inhalts (statt nach), betreffend (statt über, z. B. Gesetz betreffend die Gewerbegerichte), behufs, zwecks (statt zu oder wegen), seitens (statt von), ausweislich (statt nach u. A.). Häufig sind die Genitivbildungen „des Eingehenderen“, „des Oefteren“ (statt eingehender, öfter) ebenso die Ausdrücke: nach dieser Richtung (statt hierüber), diesseitig (statt unser)*), baldgefälligst (statt gefälligst bald). — Sehr richtig wird betont, daß die direkte Rede Satzbildung und Verständniß erleichtert. So sollte man nicht schwören lassen: Ich schwöre, daß der Kläger u. s. w., sondern: Ich schwöre, der Kläger hat u. s. w. — Die Wörter Beklagter (statt Verklagter), beeidigen (statt vereidigen) dürften nicht mehr zu verdrängen sein. Vom Beklagten hat man neuerdings beklagtisch gebildet, wie von Kläger klägerisch; beides ist aber sprachlich nicht gleichberechtigt.

*) Dem unschönen Worte „diesbezüglich“, welches zu allermeist wegbleiben kann, begegnet man seit dem wiederholten Tadel desselben in erfreulicher Weise immer seltener; hoffentlich verschwindet es mit der Zeit noch ganz. D. Schriftl.

Von der Militär-Telegraphenschule. Der Aufschwung, den die Entwickelung des Telegraphenwesens in seiner Bedeutung für die Armee in den jüngsten Jahren genommen hat, ist in neuester Zeit Anlaß zu einer Neuregelung der Ausbildungsverhältnisse an der bayrischen Militär-Telegraphenschule geworden. Nachdem sich letztere bereits bewährt hat, ist nun auch in Aussicht genommen, an der Militär-Telegraphenschule ausgebildete Offiziere des Ingenieurkorps zeitweise nach Berlin zu der preußischen Inspektion der Militär-Telegraphie zu kommandiren, um ihnen an der Hand der dortigen umfangreicheren Einrichtungen Gelegenheit zur gründlichen Information auf allen für die Armee einschlägigen Gebieten der Elektrotechnik zu bieten. Zur Zeit findet an der genannten Schule ein fünfmonatlicher Ausbildungskurs für eine bemessene Anzahl von Offizieren und Unteroffizieren der Kavallerie statt, dessen Besucher am 1. Februar hierzu eingerückt sind.

Bahnhofdiebe. Der als Dieb rückfällige Maurer Mich. Raßbichler von Weidach hat es bei seinen Diebsexpeditionen ausschließlich auf die Bahnhöfe abgesehen. Am 26. Februar 1895 stahl er mittels Einbruchs aus dem Expeditionslokale des Bahnhofes in Wolfratshausen 15 Mk. baar und eine Anzahl Briefmarken. Am 30. Oktober versuchte er im Bahnhofe zu Seeshaupt einzubrechen, wurde aber verscheucht. Am 9. Oktober verübte er einen Einbruch im Lokalbahnhofe Ebenhausen und Tags darauf im Lokalbahnhof Großhesselohe, fand aber nichts Brauchbares vor, weshalb er im letzteren Falle aus Zorn zwei Dienstmützen und einen Dienstrock des Expeditors zerschnitt. — Raßbichler erhielt für diese Handlungen drei Jahre Zuchthaus, zehn Jahre Ehrverlust.

Ueber die Zahl der Schiffsunfälle an den deutschen Küsten während der letzten 30 Jahre bis zum 1. Januar 1895 macht die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ folgende statistische Mittheilungen. Es sind in diesem Zeitraume an den deutschen Küsten 2159 Schiffe mit 11737 Personen verunglückt. Von Letzteren wurden 10790 gerettet, während 947 den Tod in den Wellen fanden. Die Rettung geschah bei 4399 Personen durch Selbsthilfe, bei 2319 durch andere Schiffe, bei 1891 durch Privathilfe vom Lande, und bei 2181 Personen durch die vorgenannte Gesellschaft, welche 311 durch Raketenapparate und 1870 durch Rettungsboote in Sicherheit brachte. Das Jahr 1894 ist in Bezug auf Seeunfälle an den deutschen Küsten ziemlich günstig verlaufen, denn es sind nur 38 Schiffe mit 236 Personen gestrandet, und von Letzteren 220 gerettet worden.

Briefkasten.

E. in B. Sie haben vollkommen Recht. Daß in der Preußischen Staatsbahnverwaltung Dank der früheren Organisation, die das Prinzip des „Ineinandergreifens“ nicht hinlänglich beobachtete, und bei der man, was Verwaltung und Betrieb betraf, sehr wohl von einem Zweiseelensystem sprechen konnte, ist es gekommen, daß, wie Sie zutreffend bemerken, die Bureaukollegen sich überhaupt nicht zu den Eisenbahn-Beamten zu zählen scheinen. Hier soviel wie nur möglich vermittelnd und ausgleichend zu wirken, müßte eine der vornehmsten Aufgaben des Vereins sein. Bei anderen deutschen Eisenbahn-Verwaltungen kennt man dieses durchaus unsachgemäße, die Entfaltung eines im Berufsinteresse liegenden kollegialen Verkehrs hindernde Verhältniß nur in beschränktem Maße oder auch gar nicht. — **Gr. in Hst.** Besten Dank für Ihre freundliche Bemühung und Einsendung des Betrages. — **Bremen.** Zum zweiten Male mußten wir für Ihren Brief, dessen Inhalt zur Noth auf einer Postkarte Raum hatte, Strafporto zahlen. Sie haben 3 Briefbogen gebraucht, weil Sie auf jedem drei Seiten freigelassen haben. Das ist des Guten zuviel. Im Uebrigen freundlichen Gruß. — **H. in E.** Ueber die Wahl der Zugsrevisoren aus der Reihe der Stationsbeamten wird sich ein demnächstiger Aufsatz des Näheren ergehen. Gestreift wurde die Sache in diesem Jahrgange bereits zweimal. Gruß! — **Fr. in H.** Der 6., bekanntlich in der Reichshauptstadt stattfindende Verbandstag wird voraussichtlich schon in der ersten Hälfte des Juli abgehalten werden. Bis dahin gilt es, rüstig vorzuarbeiten und ganz besonders alle wichtigen einigenden Momente wirksam zusammenzufassen. Näheres darüber folgt. — **G. —s.** Eine Geschichte über das zehnjährige Bestehen des Sächsischen Vereins ließe sich ohne Schwierigkeit nach den Jahrgängen des Organs und den Jahresberichten des Hauptvorstandes verfassen. Es wäre verdienstlich, wenn Sie die Mühe dazu nicht scheuen wollten! —

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer ist ein Prospekt beigelegt von **R. von Hünersdorff Nachf. in Stuttgart**, auf den wir unsere Leser hiermit besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Nothkrücken, und in manchen Grundregeln finden wir noch die Rede von der Unendlichkeit, und doch weiß jedes Kind, daß wir nicht mehr bloß Billionen und Trillionen zur Bezeichnung großer Zahlen haben, sondern sogar Billiarden und Trilliarden, ja, wir können, wenn diese Zahlen noch nicht ausreichen, ihnen noch Nullen anhängen, so viele, als auf einen den Erdkreis zehn und noch mehr mal umfassenden Telegraphenstreifen gehen.

Wenn nun auch zuzugeben ist, daß die gegenwärtige Wissenschaft im Allgemeinen noch auf dem Satze $2 \times 2 = 4$ steht, so fehlt es doch nicht an Symptomen, welche dafür sprechen, daß der innere Glaube an diesen Satz erschüttert sei. Wenden wir uns jener Rechnungslehre zu, wie sie zwar nicht in den Schulen von den Kathedern docirt wird, sondern wie sie in der reinen Volksseele, im Volksbewußtsein verborgen ist. Verdient der Lehrsatz, daß das Produkt zweier geraden Zahlen nur wieder eine gerade sein könne, Glauben, so steht dieser nicht im geringsten in Widerspruch mit der geplanten Neuerung, denn ein Jeder kennt die Lebensregel, daß man 5 auch gerade sein lassen müsse, und ein Jeder, der sich dagegen versündigt, wird die schlimmen Folgen bald am eigenen Leibe spüren. Aber noch eine andere im Volke wurzelnde Idee ist es, welche für den Beweis, daß $2 \times 2 = 5$ ist, unseres Erachtens von geradezu entscheidender Bedeutung ist: es wird Niemand leugnen, daß an jedem Wagen 2 Räder vorne und 2 Räder hinten sich befinden, daß wir also hier 2×2 Räder haben, und doch weiß Jeder, daß man in der ganzen Welt nicht von einem 4., sondern von einem 5. Rad als letztem am Wagen spricht, was zur Genüge darthut, daß $2 \times 2 = 5$ ist, denn der sprüchwörtlich gebrauchten Redensart zuliebe wird wohl kein Mensch sich ein weiteres Rad an seine Kutsche machen lassen.

Was nun die Wirkung einer Aenderung der bestehenden Lehrordnung auf die Bevölkerung betrifft, so wird sich die große Masse, die ja in unserem Jahrhundert durch Dampf und Elektrizität, durch politische und soziale Ereignisse an allerlei Ueberraschungen gewöhnt ist, sicherlich indifferent verhalten und in dem neuen Satze eben eine den anderen großen Erfindungen und Entdeckungen ebenbürtige Neuerung sehen. Ein paar mathematische Heißsporne werden sich allerdings mit Zähigkeit für den alten Satz ereifern; allein bei der bekannten Einigkeit der Gelehrten ist nicht zu zweifeln, daß sich bald ein Theil derselben findet, der den neuen Satz vertritt und ihm eine wissenschaftliche Grundlage zu geben vermag. Dann wird der Widerstand in absehbarer Zeit gebrochen sein.

Die wirthschaftlichen Folgen erscheinen uns eigentlich zu unbedeutend, um nur davon zu reden; denn entweder ist es richtig, daß $2 \times 2 = 5$ ist, dann ist doch nur einem längst bestehenden Irrthum abgeholfen. Oder gesetzt, es wäre ebenso unrichtig, wie der alte Satz, oder noch unrichtiger, so hätte auch dies auf das wirthschaftliche Leben keinen Einfluß, insofern sich ja Vortheil und Nachtheil für jeden Einzelnen ausgleichen.

Um einen Uebergang zu schaffen und namentlich dem vielgehörten Vorwurf zum Trotz: „zu Eurer närrischen Hoheit Regierungszeit werde fast die ganze Welt auf den Kopf gestellt“, könnte ja die Anwendung des neuen Satzes für E. N. H. und dero Anhang zunächst auf die Einnahmen beschränkt werden, und die Ausgaben könnten nach dem alten System erfolgen.

Das übereinstimmende Ergebniß der Berathung und Beschlußfassung ist, E. N. H. wollen allerhuldvollst geruhen, an Stelle des alten und veralteten Satzes $2 \times 2 = 4$ die neue Lehre $2 \times 2 = 5$ zu bestätigen.

Das E. N. H. treue und devote Gesinnung
mit dem Kopfe verbürgende
Narrenkomitee.
Im Auftrag: Simplex Simplicissimus.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Neu! Für nur Mk. 6.— (Fabrikpreis) versende 1 brillante, extra solid gebaute, ca. 36 cm große **Konzert-Zug-Harmonika** mit: 10 Tasten, 2 Registerzüg., 2 dopp. Bässen, vollständ. ff. Nickelbeschl. u. Zuhalter, ff Ausstatt., starken, breiten, unzerbrechl. pat. Tonzungen, schöner, voller, dopp.-chöriger Orgelmusik, gr. u. weit auszieh. 3fach. Doppelbalg; jede Falte ist mit Stahlschutzecken versehen, wodurch Beschädigung unmögl. Wirkl. großes, aus bestem Material gearbeitetes **Fracht-Instrument** (keine sogen. Export- od. Marktwaare). Jed. Käufer erh. auch eine neue praktische Schule z. Selbsterlernen **umsonst**, wonach gleich d. schönsten Lieder, Tänze, Märsche, Choräle 2c. gespielt werden kön. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt.

O. C. F. Miether,
Hannov. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik
in **Hannover II**, Steinthorfeldstr. 19.

NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 fl. Musikinstr. **umsonst**, nur damit Sie sich von der Güte und Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Normal-Goldschwingen.
(Gesetzl. geschützt)
Ausserst pract., für jed. Kassen- u. Zahlungsverk. unentbehrl. Verschieden-artigste Ausstattung u. Grösse auch mit Deckel, Verschluss und Banknotentasche. Prospecte frei durch Postsecretair
E. Bohm-Parchim.

Holländ. Tabak. Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel fco. acht Mk.
B. Becker in Seesen a. H.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**
Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Pensionirten Eisenbahn-Beamten
in allen Theilen Deutschlands, insbesondere auch in Berlin, kann angenehme Beschäftigung nachgewiesen werden. Gefällige Angebote unter **A. F. 10** erbeten an die Geschäftsstelle dieses Blattes.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Bring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die Exp. d. Bl.

Zu kaufen gesucht:
Vom rollenden Flügelrad
Von A. v. Schweiger-Lerchenfeld.
Gef. Angebote mit Preisangabe an die Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter erbeten.

Welcher, a. höh. Beamter ist einem jungen Mann aus achtbarer Familie, Schüler einer Bahnschule, 25½ Jahr alt, behilflich wegen einer Stelle auf Bureau oder Güterboden als Stationsgehilfe oder desgl. am besten auf einer Station in Leipzig gegen Gratifikation? Offerten unter **P. 100** an die Exped. d. Blattes.

Glasey-Nachtlichte
selbstverlöschend seit 1868, 6 mal patentirt; silberne Medaille Amsterdam 1883 und Nürnberg 1883 „für vollendetste Ausführung der Fabrikate in jeder Beziehung". Ueberall vorräthig

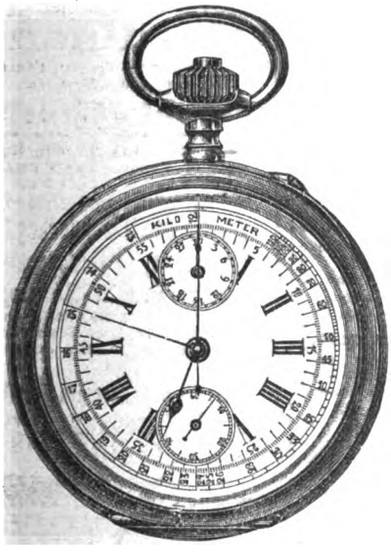
Carl Kuhn & Co.
Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Bestellungen auf die vorzügliche kartographische Darstellung der
Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen
nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von Dr. **W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Einbanddecken
für die
Deutschen Verkehrs-Blätter
in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,50 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von
Albrecht Költzsch
Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.
betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „**Saxonia**"
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**
Silber- und **Alfénide-Geräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:
des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5% bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894. **Silberne Medaille** Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Eisenbahnschule Altenberg

— auch für Post —
Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung **den Realschulen als gleichstehend** anerkannte **Anstalt.** — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W. 8, Französische Strasse 15
stellt **Amts-** und **Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

M. Wolff's Nähmaschinen

Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.
Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen schnell und **kostenfrei.**
W. Wilke, Direktor.
Berlin, Kurfürstenstraße 24.

Unentbehrlich

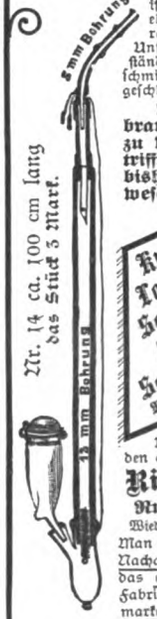
in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.
Sessel-Closet
ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.
Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.
Näheres siehe 3 Wochen vorher.
Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Zu kaufen gesucht

Jahrgang 1885 u. 1886 d. Deutsch. Verkehrs-Blätter, vollständig u. gut erhalten. Gefl. Offerten mit Preisangabe an die Geschäftsstelle dss. Bl.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



Nr. 14 ca. 100 cm lang das Stück 3 Mark.

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das
Sanitäts-Tabake à Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Inhalt: Die Leitung des Eisenbahn-Betriebsdienstes. — Elektrische Drahtseilpost. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Technisches. — Vermischtes. — Die neue Eisenbahn von Jaffa nach Jerusalem. — Zweimal zwei gleich fünf.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 7. Leipzig, den 13. Februar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, redaktionell im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Geschäftsbericht des 30. Bezirks (Magdeburg) für das Jahr 1895.

Zu Anfang des Jahres 1895 gehörten zum 30. Bezirke 80 Mitglieder, am Jahresschlusse 378 und mit dem 1. Januar 1896 sind weitere 77 hinzugetreten. Am 17. Januar 1895 fand die erste Versammlung und Vortrag des Herrn General-Agent Max Helmecke über Unfallversicherung statt. Auch ward an diesem Tage der Bezirks-Vorstand und der Familienrath gewählt. Unterm 18. Jan. 1895 ward ein Aufruf an alle Beamten des Eisenbahndienstes von Magdeburg und Umgegend" erlassen, in welchem Zweck und Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover ausführlich dargelegt wurden. In Folge dieses Aufrufs waren zu der am 3. Febr. 1895 anberaumten Versammlung etwa 150 Personen erschienen. In derselben sprach Herr Stations-Assistent Scharr, der Organisator und Vorsitzende des Ortsbezirks Berlin, über den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein. Diese Rede ward in Druck gegeben und am 6. Februar an alle Eisenbahn-Beamten von Magdeburg und Umgegend und an die Herren Dienststellen-Vorsteher versandt. Die dritte Versammlung, in welcher Herr Betriebs-Sekretär Schücke-Magdeburg über „litterarische Erscheinungen" sprach, fand am 17. Februar 1895 statt. An diesem Tage wurden die Delegirten zu der für den 24. März 1895 in Hannover angekündigten Generalversammlung gewählt. Am 17. März 1895 hielt Herr Eisenbahn-Sekretär Benecke-Magdeburg Vortrag über die „Organisation der preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung." Am 9. Mai 1895 erstattete der Bezirks-Vorsitzende Bericht über die General-Versammlung in Hannover. Am 7. Juli wurden die Zusatzbestimmungen zu den Satzungen des D.-E.-B.-V., gültig für den 30. Bezirk Magdeburg, berathen, unterm 23. Juli 1895 in Hannover bestätigt, auf Kosten des Bezirks-Vereins gedruckt und sodann an die Mitglieder verausgabt. Am selbigen Tage wurden 5 Beisitzer für den Vorstand und 3 Mitglieder in den Familienrath neu gewählt und außerdem eine Untersuchungskommission, bestehend aus 14 Mitgliedern, gebildet. Am 30. Juli war Vorstandssitzung, in welcher der geschäftsführende Vorstand wieder- und Herr Werkführer Grams zum Kassirer neu gewählt wurden. Die Trennung des Kassirer-amtes von dem des Schriftführers war in der Versammlung am 2. Mai beschlossen worden, da die Arbeitslast für eine Person zu groß geworden war. Am 12. September fand Vortrag des Herrn Betriebs- und Verkehrs-Kontroleur Greve-Magdeburg „Streiflichter auf die kulturgeschichtliche Entwickelung der Eisenbahnen" statt. Am 6. Oktober sprach Herr Betriebs-Sekretär Baum-Magdeburg über „Mnemotechnik." Am 20. Oktober Herr Eisenb.-Direktor Mackensen über „Kriegserinnerungen 1870/71". Am 10. November hielt Herr Stations-Assistent Scharr-Berlin einen zweiten Vortrag über die „Einrichtungen des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins". Zu dieser Versammlung war sämmtlichen dienstfreien Beamten des Direktionsbezirks durch Amtsblatt-Verfügung freie Fahrt gewährt worden, weshalb auch etwa 400 Beamte erschienen waren. Die Ausführungen des Redners wurden wiederum gedruckt und an alle Eisenbahn-Beamten des Direktions-Bezirks Magdeburg versandt. Am 28. November sprach Herr Betriebs- und Verkehrs-Kontroleur Greve über „Die Eisenbahnen im Lande ihrer Wiege." Am 15. Dezember hielt Herr Telegraphenmeister Krökel-Magdeburg einen Vortrag über „die bei der Eisenbahn zur Verwendung kommenden elektrischen Sprechapparate." An Rechtsschutzsachen kamen zwei zur Erledigung. Der Bezirks-Vorstand hat hierbei durch Vernehmung der Betheiligten und Anfertigung eines Gutachtens, sowie Bericht hierüber nach Hannover und an den Vertheidiger des einen Angeklagten, dem Letzteren nicht unerhebliche Dienste geleistet. In dem ersten Falle wurden 50 Mk, im anderen Falle 158 Mk. Gerichts- und Anwaltskosten durch Vermittelung des Bezirks-Vorstands gezahlt.

Mit verschiedenen Gastwirthen ꝛc., welche durch die Verkehrs-Blätter bekannt gegeben sind, wurden Abmachungen betr. billigerer Verpflegung der Vereins-Mitglieder geschlossen.

Der Bezirks-Vorsitzende hat verschiedene Reisen nach Neuhaldensleben, Oschersleben, Coethen, Staßfurt behufs Bekanntmachung der dortigen Beamten mit dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein unternommen, wodurch die Mitgliederzahl nicht unbedeutend vermehrt wurde. Der Kassenbericht ergiebt einen Vermögensbestand von 41 Mk. 42 Pfg. zu Ende des Jahres; davon entfallen auf den Unterstützungsfonds 25,78 Mk. Der Verein kann nach alledem mit Befriedigung auf die Erfolge des verflossenen Jahres zurückschauen.

Die gute Sache, die wir zu erstreben suchen, — Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse der Mitglieder, Pflege der kollegialen und idealen Interessen, sowie des Sinnes für pflichttreue und Patriotismus — findet unausgesetzt treue Anhänger, die in ihren Kreisen weiterarbeiten, die Kenntniß der Einrichtungen des Vereins zu verbreiten und neue Mitglieder zu werben. Nur der allgemeinen Arbeit, dieser allseitigen Unterstützung ist die erfreuliche Ausbreitung des Vereins zu verdanken. Dank sei deshalb auch an dieser Stelle Allen gesagt, die unser Werk förderten, ehrerbietiger Dank den hohen Behörden, deren Wohlwollen uns aufmuntern soll, weiterzuarbeiten in deutscher Treue und Ausdauer. Hat doch, wie des Herrn Ministers Excellenz, auch der Herr Präsident der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg, den Wunsch ausgesprochen, daß die Bestrebungen, welche wir in unserm Vereine verfolgen, den gewünschten Erfolg haben mögen und erklärt, daß er die Entwickelung des Vereins mit dem größten Interesse verfolgen und soweit es ihm möglich, auch unterstützen wolle.

Deshalb: Voll Dampf voran zum neuen Vereinsjahre!

Rechnungs-Abschluß 1895.

Einnahme	Mk.	Ausgabe	Mk.
1. Beiträge der Mitglieder zur Bezirkskasse	82,43	1. Für Drucksachen	71,—
2. Gewinn aus d. Verkaufe von Vereinsabzeichen .	8,50	2. „ Schreibmaterialien	6,80
3. Gewinn aus d. Verkaufe v. Verb.-Mitgl.-Karten	17,70	3. „ Porto	16,79
4. Gewinn a. d. Vermittelung d. Verb.-Organs	15,—	4. „ Reisespesen	10,90
5. Sammlg. f. den Unterstützungsfonds	25,78	5. „ Beschaffung eines Stempels	2,50
6. Mitgliederbeiträge für den Hauptverein	542,50	6. „ Mitgliederbeiträge für den Hauptverein	542,50
		7. Kassenbestand	41,42
Mk.	691,91	Mk.	691,91

Bezirk Bremen.

Am 2. Februar fand im hiesigen Vereinslokal eine gut besuchte Versammlung statt. Zunächst wurde die Besprechung über die Beihilfesterbekasse des hiesigen Ortsvereins fortgesetzt und beschlossen, in jedem Sterbefalle den Hinterbliebenen der beitretenden Mitglieder 50 Mk. zu bewilligen und eine Eintrittsgebühr von 1 Mk. und einen vierteljährlichen Beitrag von 0,25 Mk. zu erheben. Die Einrichtung tritt am 1. April d. J. in Kraft. Ferner wurde beschlossen, daß die Mitglieder, die bis zum 15. jedes 1. Quartalsmonats ihre Beiträge nicht bezahlt haben, nach einem voraufgehenden Mahnbriefe 10 Pfennige Erinnerungsgebühr zu entrichten haben. Es wurden darauf noch verschiedene kleinere Vereinsangelegenheiten durchgenommen, und darauf die Versammlung nach einer gemüthlichen Unterhaltung um 6 Uhr geschlossen.

Ortsverein Goslar.

Am 19. Januar d. Js. fand unsere erste diesjährige Monatsversammlung im Vereinslokale des Hotel Schützenhof hier statt. — Es waren etwa 25 Personen erschienen. Der zum ersten Mal de

Digitized by Google

Vorsitz führende Vertrauensmann, Herr Stations-Assistent Ehrhardt, eröffnete die Versammlung kurz nach 5 Uhr, wobei er die ihm von der Vereins-Verwaltung ertheilte Bestallung kundgab. Herr Ehrhardt versprach, in seinem neuen Amte nach Kräften wirken zu wollen, erbat sich aber auch zugleich unter Hinweis auf den Grundsatz des Vereins: „Einer für Alle und Alle für Einen", die Unterstützung Seitens aller Vereinsmitglieder. Der Versammlung wurden hierauf die erschienenen neuen Mitglieder: Herren Stations-Verwalter Kohse aus Grauhof und Bahnmeister Händel von hier vorgestellt. Nachdem erfolgte die Vorlesung des Protokolls der Versammlung vom 15. November v. J. Der sich hieran anschließende längere Vortrag des Herrn Vorsitzenden erstreckte sich besonders auf die Einrichtungen der Spar- und Darlehnskasse, sowie auf Kautions-Angelegenheiten, bezüglich deren er sich bereit erklärte, etwaige Anträge bei der Vereins-Verwaltung zu vermitteln. Ferner wurde die Festsetzung der regelmäßigen Monatsversammlungen zur Berathung gezogen. Der Beschluß lautete dahin, daß die Versammlungen im bisherigen Vereinslokale stattfinden sollen und zwar: am 23. Februar, 29. März, 3. Mai, 7. Juni, 20. September, 25. Oktober und 29. November 1896. — Betreffs Abhaltung von Vergnügungen soll die Beschlußfassung in der nächsten Versammlung erfolgen.

Im weiteren Verlauf wurde noch über Zweck und Ziele des Vereins gesprochen, woran sich besonders Herr Zugführer Otto betheiligte. Der Herr Vorsitzende erörterte im Anschluß hieran die Bestimmung unter § 3,1 der Satzungen des Rechtshilfsvereins.

Nachdem einige gemüthliche Stunden verlaufen waren, schloß der Herr Vorsitzende die Versammlung mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser Wilhelm II; alle Anwesenden stimmten kräftig mit ein.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betr. Unfallversicherung.

Schon wieder sind zwei unserer Vereinsmitglieder (Lokomotivführer) in Ausübung ihres Berufs zu Tode gekommen, ohne daß dieselben sich gegen Unfall versichert hatten.

Diese sehr bedauerlichen Fälle geben uns Veranlassung, von Neuem auf den Segen der Unfallversicherung hinzuweisen, mit der Ermahnung, doch an das Wohl der Familie zu denken und mit dem Abschluß einer Unfallversicherung nicht ferner zu zögern. Wie leicht kann Jeden ein solches Geschick ereilen!

Antragsformulare stehen jederzeit zu Gebote.

Betr. Generalversammlung.

In unserer Bekanntmachung in Nr. 6 d. Bls. ist die Generalversammlung irrthümlich auf den 5. April festgesetzt. Statt 5. April muß es heißen: Sonntag, den 12. April.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Betr. Spar- und Darlehnskasse.

Zur Beseitigung von irrthümlichen Ansichten und Meinungen weisen wir darauf hin, daß es nicht böser Wille ist, wenn wir nicht ohne Weiteres die beantragten Darlehen bewilligen, sondern daß wir nach den Bestimmungen der Satzungen verpflichtet sind, erst dann das Darlehn hinzugeben, nachdem die Bürgschaftsfrage klar und sicher gestellt ist. Diese Klarstellungen erfordern immer etwas Zeit, weil eben alles durch Schriftwechsel erledigt werden muß. Man thut Unrecht, wenn man uns darüber einen Groll zuwirft. — Neben Wahrnehmung der Interessen der Darlehnsnehmer haben wir auch die Interessen Derjenigen zu berücksichtigen, die das Betriebskapital hergegeben haben. Thäten wir das nicht, so würde man uns einerseits einer leichtfertigen Geschäftsgebahrung anklagen können und andererseits würde sich auch Niemand weiter zum Geldeinschießen finden. Damit wären denn die Thore der Kasse geschlossen. Gerade durch unsere vorsichtige Geschäftsführung entwickelt sich diese Wohlfahrtsabtheilung recht gut. In anerkennenswerther Weise fließen uns Gelder zu von Personen, auf die wir bisher kaum rechnen konnten. — Dies zur Klarlegung mit dem Hinzufügen, daß wir uns in unserm Verfahren durch nichts beirren lassen werden.

Betreffend Sterbekasse.

Nachdem im September v. J. alle höhern Orts geforderten Aenderungen in den vorgelegten Satzungen unsererseits Berücksichtigung gefunden, setzte sich in uns die Meinung fest, daß nunmehr die höhere Genehmigung zur Einführung dieser allseitig so lang ersehnten Wohlfahrtseinrichtung erfolgen werde. Statt dessen ist von Neuem eine von der Königl. Regierung ausgefertigte Aufforderung an uns ergangen, die Satzungen noch einmal völlig umzuarbeiten. Daß hiermit und mit der Wiedervorlage, sowie mit der erneuten Durchsicht und Prüfung in vier Instanzen viel Zeit verloren geht, liegt auf der Hand.

Dies zur Nachricht auf die mehrseitig an uns ergangenen Anfragen. Wir müssen uns in Geduld üben. Genehmigt wird die Sterbekasse jedenfalls, das geht aus dem Reskript der Königl. Regierung deutlich hervor. Zu bedauern ist nur, daß inzwischen sich so manche Vereinsmitglieder den unsicheren Umlagekassen anschließen und bereits angeschlossen haben.

Veränderungen unter den Vertrauensmännern.

Bezirk No.	Stationsort.	Name.	Rang.	Wohnort.
7	Goslar a. H.	Ehrhardt[1])	Stat.-Assistent	Goslar
14[2])	Schönsee i. W.	Nolte	„	Schönsee i. W.
19[3])	Deutsch Eylau	Bertermann	„	Deutsch Eylau
175[4])	Mannheim	Victor Keller	Bureaubeamt. d. Großh. Bad. Staatsbahn.	Mannheim
111	Hörstel	Plaßmann	Stat.-Verw.	Hörstel
176[5])	Bromberg	Fiedler	Eisenb.-Sekr.	Bromberg Danzigerstr. 43

[1]) für den nach Oschersleben versetzten Stat.-Vorsteher Schulz; [2]) neuer Bezirk; [3]) neuer Bezirk; [4]) neuer Bezirk; [5]) neuer Bezirk.

Hannover, den 30. Dezember 1895.

Die Vereins-Verwaltung.

Veränderungs-Nachweisung.

(Die Herren Vertrauensmänner wollen hiervon Notiz nehmen.)

Laufende Nr.	Namen.	Charge.	Von Station	Bez.	Nach Station	Bez.
1	Eichhorn	Stat.-Ass.	Celle	164	Schieder[1])	95
2	Mlasowski	„	Weißwasser	16	Röderau	44
3	Kohlhardt	Telegraph.	Magdeburg	30	Halle a. S.	138
4	Eckart	„	„	„	Leipzig	128
5	Dittmann	Weichenst. I. Kl.	„	„	Doeren	125
6	Heil	Stat.-Ass.	Driburg	88	Meppen	65
7	Schrewe	„	Kirchlengern	40	Detmold	72
8	Schaefer	„	Groschowitz	122	Laband	161
9	Prochazky	Rangirm.	„	„	Schwientochlowitz	„
10	Riedel	Stat.-Ass.	„	„	Kunigundenweiche	„
11	Hartmann	„	„	„	Kreuzburg O.-S.	117
12	Umbach	gepr. Heizer	Naumburg a. S.	82	Gerstungen	76
13	Kempe	„	Gera	148	Lobenstein	124
14	Krüger 5	Stat.-Ass.	Cüstrin, Vorst.	33	Thorn	—
15	Jablonsky	„	„ „	„	Briesen i. Wpr.	—
16	Jost	„	„ „	„	„	—
17	Ehmer	„	Illowo	150	Marienburg	156
18	Kleinfeldt	Schaffner	„	„	„	„
19	Pilzecker	Heizer	„	„	„	„
20	Adler	Stat.-Ass.	Othfresen	5a	Hannover	1
21	Fels	„ Diät.	Thann	—	Altkirch	52
22	Ostermeyer	Telegraph.	—	—	Weißenburg	116
23	Feuerriegel	St.-Vorst.	Devant les Ponts	53	Devant les Ponts	131
24	Hoff	Telegr.-Mechaniker	Bremen	38	Hannover	1
25	Beese	Hilfs-Weichenst.	Braunschweig	6	Marienthal	125
26	Hillebrandt	Stat.-Ass.	Meppen	65	Driburg	88
27	Schumann	„	Röderau	44	Leipzig Th.	128
28	Haarklötter	gepr. Heizer	Silschede	61	Myslowitz	170
29	Herzfeld	St.-Verw.	Jessen	20	Zschakau[2])	44
30	Reinsch	Stat.-Ass.	Luckenwalde	8a	Jessen	20
31	Ottenroth	„	Wittenberg	20	Luckenwalde	8a
32	Bauer	Weichenst.	Schwarmstedt	101	Remmighausen	72
33	Schmidt	Stat.-Ass.	Hannover	1	Bielefeld	102
34	Walkenhorst	Portier	„	„	„	„
35	Schaum	Verk.-Insp.	Naugard	—	Stettin	31
36	Bollwien	Stat.-Ass.	Rummelsburg	12	Berlin L.-B.	144
37	Ballentin	„	Johannisthal	23	„ Anh. B.	8a
38	Mahlitz	St.-Diätar	Adlershof	„	Marienfelde	„
39	Heyder	Telegr.- „	Südende	8a	Berlin Nord.	142
40	Sommer	Telegraph.	Gr. Lichterfelde	143	Bernau	26
41	Heske	Stat.-Ass.	Marienfelde	8a	Berlin L.-B.	144
42	Schulze	„ Diät.	Gr. Lichterfelde	143	„ Pots.-B.	151
43	Barby	„ Ass.	Berlin	8a	Spandau	144
44	Grünwald	„ Vorst.	Spandau	144	Gesundbrunn.	13
45	Kranz	„ Ass.	Luckenwalde	8a	Forst	16
46	Müller	„ Ass.	„	„	Dobrilugk	27
47	Boroschewski	„ Wagenm.	Lichtenberg F.	33	Tempelhof	8a

[1]) als Stations-Verwalter. [2]) als Stations-Vorsteher.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor. Schwitzky, Buchhalter.

(Die Fortsetzung vorstehender Tabelle folgt in nächster Nummer.)

Digitized by Google

Nachweisung derjenigen Geschäfte in Hannover, in welchen unsere Mitglieder Preisermäßigungen bei Einkäufen erhalten.

1. J. E. Rudolph, Osterstr. 26. Schirmfabr., Schirme, Spazierstöcke u. dgl. 10 % gegen baar. 5 % bei Reparaturen. — 2. A. Henze, Schiffgraben 14. Papier- u. Galanteriewaaren-Hdlg. 10 % gegen baar. — 3. C. Louis Weber, Gr. Packhofstr. 30. Pelzwaaren, Hüte, Mützen u. dergl. 10 % gegen baar. — 4. Otto Fuß, Windmühlenstr. 2. Kohlenhandlung. 5 % gegen baar. — 5. Hotel z. Post, Rosenstr. 1. Logis und Verpflegung. 12½ % auf die gesammte Nota. — 6. Fräul. Henny Abbenthern, Augustenstr. 3. Industrieschule für junge Damen. 20 % Honorarerlaß. — 7. Herman Jacob, Schiffgraben 14. Weiß- und Wollwaaren 2c. 10 % beim Einkauf. — 8. Kunst- und Gewerbe-Verein, Schmiedestr. 10. Kunst- und Gewerbe-Museum, Leibnizhaus. Eintritt für 10 Pf. gestattet. — 9. Hannoversche Kochschule, Lavesstr. 5. Unterricht in der Kochkunst. Den 3. Monat frei. — 10. Leibenfrost & Co., Mehlstr. 7. Ungarische und andere Weine. 10 % gegen baar. — 11. Bär & Cramer, Nicolaistr. 19. Eisenwaaren und Haushaltungs-Gegenstände. 5 % gegen baar. — 12. Oscar Winter, Burgstr. 42. Eisenwaaren und Haushaltungs-Gegenstände. 5 % gegen baar. — 13. H. Timmann, Am Markt 13. Näh-, Wasch- und Wringmaschinen, Rollen, Fahrräder 2c. 20 % gegen baar. — 14. G. Neidlinger, Seilwinderstr. 6A. Nähmaschinen aller Art, System Singer. 20 % gegen baar. — 15. Frau G. Scheller, Maschstr. 8. Ausbildung in der Kochkunst. 20 % auf Honorar, 10 % auf Pensionspreis. — 16. M. Stellmann, Theaterstr. 1. Uhrmacher und Uhrenhandlung. 10 % gegen baar. — 17. Schmorl & von Seefeld Nachf., Bahnhofstr. Buch-, Kunst- und Kartenhandlung. 5 % gegen baar. — 18. Theod. Schulze, Osterstr. 85. Buch-, Kunst- und Kartenhandlung. 5 % gegen baar. — 19. L. Häberlin, Luisenstr. 1. Handlung mit Schuhwaaren aller Art. 5 % gegen baar. — 20. Gebr. Sprögel, Georgstr. 16. Handschuhfabrik. 8 % gegen baar. — 21. Manfred Berliner, Maschstr. 8. Höhere Handelsschule. 20 % auf Honorar für Söhne von Mitgl. — 22. Theod. Meyer, Bahnhofstr. 2. Cigarren-Import-Geschäft. 5 % gegen baar. — 23. Lindau & Winterfeld, Ecke des Aegidienthor- und Georgsplatzes. Cigarren-Import-Geschäft. 5 % gegen baar. — 24. Dr. Hilpert, Klagesmarkt. Ausbildung zum Postfach und zur Landwirthschaft. 33⅓ % auf Honorar. — 25. Gewerbeverein, Landschaftsstr. 3. Gewerbe-Museum, versch. Sammlungen, Lesezimm. Sonnt. 11—1, Wochent. 11—2. Bibliothek und Lesezimmer, November und December 4—7. Besuch der Lesezimmer 2c. Benutzung gegen 10 Pf. Eintrittsgeld. — 26. Th. Rosenberg, Georgstr. 7. Galanterie, Bijouterie, Nippes, Spielwaaren 2c. 5—10 % Ermäßig.

Hannover, den 9. Dezember 1895.

Die Vereinsverwaltung:
Ch. Schirmer, Dir.

Bezirk Bremen.

Die nächste **Versammlung** findet am 8. März, Nachmittags 3 Uhr in der „Centralhalle" statt und wird um recht rege Betheiligung gebeten. 1. Berathung über die Satzungen der Beihilfesterbekasse. 2. Verschiedene Vereinsangelegenheiten. **Der Vorstand.**

---

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 16. Februar 1896, Nachmittags 3 Uhr in der „Goldenen Krone" (Berliner Straße) **Bezirks-Haupt-Versammlung.** Tagesordnung: 1. Rechenschaftsbericht des Vorstandes und Entlastung desselben. 2. Mittheilungen. 3. Neuwahl des Vorstandes. 4. Weiterer Ausbau der Bezirks-Einrichtungen.

Die Mitglieder und die es werden wollen, sind hierzu freundlichst eingeladen. In Anbetracht der Wichtigkeit der Berathungsgegenstände wird um möglichst zahlreiches Erscheinen gebeten.

Der Bezirks-Vorstand.

Bezirk Halberstadt.

Am 23. dss., Nachmittags 4 Uhr findet die **Jahresversammlung** im Ufermann'schen Lokale hier statt. — Tagesordnung: 1. Vortrag über ein noch zu bestimmendes Thema. 2. Vorstandswahl. 3. Wahl einer Kommission für Wohlfahrtszwecke. 4. Entgegennahme von Anträgen. 5. Vereinszeitung.

Mitglieder und Nichtmitglieder sind höflichst eingeladen.

Der Vorstand.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Hauptvorstand.

Berichtigung. Die in Nr. 47 der D. Verk.-Bl. vom vorigen Jahre erwähnte Zuwendung von 6,30 Mk. aus verkauften Cigarren-Abschnitten rührt von Herrn Bahnh.-Insp. Herrmann in Seifhennersdorf, nicht wie irrthümlich angegeben von Herrn Insp. Hüttig in Bautzen her.

Bezirk Leipzig.

Die X. **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März, Nachmittags 3 Uhr im oberen Saale des „Hotel Stadt Nürnberg" zu Leipzig statt.

Etwaige Anträge bitten wir, bis spätestens den 1. März an uns einzureichen und dabei nach § 17 der Satzungen zu verfahren.

Leipzig, den 8. Februar 1896.

Der Bezirksvorstand.

Moebius,	Riedel,	Müller,
Vors.	Kass.	Schriftf.

Bezirk Chemnitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" statt. Beginn Nachmittags punkt 1 Uhr.

Unter Bezugnahme auf § 17 des Statuts erbitten wir uns etwaige Anträge bis spätestens den 20. Februar ds. Js.

Chemnitz, den 8. Januar 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreyßig, Vors. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftf.

Bezirk Dresden.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Donnerstag, den 12. März dss. Js., im Saale des „Münchner Hofes" hier, Kreuzstraße 21, statt. Beginn Punkt 8 Uhr Abends. Unter Bezugnahme auf § 17 des Statuts erbitten wir uns etwaige Anträge spätestens bis zum 25. Februar dss. Js.

Dresden, am 4. Februar 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Friedrich,	Zschornack,	Schulze,
Vorsitzender.	Kassirer.	Schriftführer.

Bezirk Lausitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 8. März dss. Js., Nachmittag 3 Uhr, im oberen Gesellschaftszimmer des „Bierpalastes", Bautzen, statt. Etwaige Anträge bitten wir, uns bis 23. Februar dss. Js. zuzusenden.

Bautzen, am 31. Januar 1896.

Der Bezirksvorstand.

Hüttig,	Schmidt,	Schneider,
Vorsitzender.	Schriftf.	Kassirer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Mitgliederbewegung.

Zugang: 1101 Böhm, Wilhelm, Postpraktikant. 8. 8. 76. 8. 1. 96. 100 M. 3 M. 25 Pf. Crailsheim. — 1103 Eisele, Bedast, Exped. 24. 3. 67. 8. 1. 96. 100 M. 3 M. 25 Pf. Eßlingen. — 1097 Froer, Johannes, Bauschreiber. 8. 1. 68. 1. 1. 96. 200 M. 5 M. 42 Pf. Stuttgart. — 1093 Gößele, Karl, Eisenb.-Prakt. 24. 11. 75. 6. 12. 95. 100 M. 3 M. 25 Pf. Crailsheim. — 1098 Hauber, Hermann, Bauschreiber. 26. 2. 56. 1. 1. 96. 300 M. 10,40 M. 87 Pf. Stuttgart. — 1099 Hofmann, Karl, Bauschreiber. 7. 9. 66. 1. 1. 96. 200 M. 5,20 M. 44 Pf. Stuttgart. — 1109 Hoerz, Albert, Ass. d. Filderbahn. 20. 5. 76. 1. 2. 96. 100 M. 3 M. 25 Pf. Degerloch. — 1100 Kluftinger, Albert, Werkführer. 1. 10. 58. 1. 1. 96. 100 M. 4 M. 34 Pf. Aalen. — 1107 Kiefer, Otto, Eisenb.-Prakt. 5. 12. 76. 30. 1. 96. 300 M. 5,80 M. 49 Pf. Heilbronn. — 1110 Leo, Ludwig, Finanzrath. 31. 8. 47. 1. 2. 96. 100 M. 5 M. 42 Pf. Stuttgart. — 1111 Leo, Wilhelm, Finanzrath. 11. 9. 50. 1. 2. 96. 100 M. 5 M. 42 Pf. Stuttgart. — 1104 Maier, Eugen, Eisenb.-Anw. 23. 8. 78. 8. 1. 96. 100 M. 3 M. 25 Pf. Plochingen. — 1108 Maier, Franz Xaver, Stat.-Vorsteher. 25. 8. 54. 30. 1. 96. 100 M. 4 M. 34 Pf. Schenkenzell. — 1096 Ruissinger, Julius, Expedient. 5. 10. 61. 20. 12. 95. 100 M. 4 M. 34 Pf. Ulm. — 1092 Schmid, Paul, Expedient. 14. 2. 65. 22. 11. 95. 100 M. 4 M. 34 Pf. Unterkochen. — 1094 Schwenger, Eugen, Eisenb.-Prakt. 26. 8. 69. 6. 12. 95. 300 M. 7 M. 59 Pf. Crailsheim. — 1105 Trinkle, Eugen, Eisenb.-Prakt. 12. 8. 76. 15. 1. 96. 300 M. 5,80 M. 49 Pf. Hall. — 1095 Uebele, Gustav, Expedient. 14. 10. 56. 20. 12. 95. 100 M. 4 M. 34 Pf. Stuttgart. — 1102 Wenger, Georg, Postprakt. 30. 6. 76. 8. 1. 96. 100 M. 3 M. 25 Pf. Crailsheim. — 1106 Widenmeyer, Karl, Eisenb.-Ass. 4. 11. 66. 18. 1. 96. 100 M. 3 M. 25 Pf. Göppingen. — 1112 Wälde Louis, Eisenb.-Sekr. 22. 11. 54. 1. 2. 96. 300 M. 11,60 M. 97 Pf. Stuttgart. — 1113 Wolf, Friedrich, Eisenb.-Gehilfe. 22. 9. 67. 1. 2. 96. 200 M. 5 M. 42 Pf. Besigheim.

Außerordentlicher Beitrag von jedem Mitglied pro Monat 20 Pf.

Abgang: 877 Bäumler, Karl, Eisenb.-Prakt., Ulm. — 581 Hofmeister, Heinrich, Expedient, Tübingen. — 952 Kinzler, Leonhard, Postsekretär, Ulm. — 1020 Lohmüller, Anton, Eisenb.-Prakt., Göppingen. — 341 Merkle, August, Eisenb.-Sekretär a. D., Kirchheim a. N. †. — 1055 Schilling, Albert, Eisenb.-Prakt., Stuttgart. — 725 Simon, Adolf, Eisenb.-Ass., Stuttgart. — 247. Zenkel, Paul, Eisenb.-Ass., Stuttgart.

Erhöhung des Sterbegeldes.

613 Dietrich, Louis, Eisenb.-Sekr., Stuttgart, vom 1. Jan. 1896 ab von 100 auf 300 M. 12,80 M. 107 Pf. — 969 Krebs, Anton, Expedient, Aalen, vom 1. Septbr. 1895 ab von 200 auf 300 M. 7 M. 59 Pf.

Stuttgart, den 1. Februar 1896.

Für den Landesvorstand:
Fraenkel.

Bezirk Stuttgart.

Am Montag, den 17. Februar, von Abends 8 Uhr an findet im „Bürger-Museum" hier die **Fastnachtsfeier** statt. Die Vereinsmitglieder sowie die benachbarten Vereine werden hierzu freundlichst eingeladen.

Stuttgart, den 7. Februar 1896. **Der Ausschuß.**

Digitized by Google

Aus anderen Vereinen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Januar-Sitzung des Vereins, in welcher Herr Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert den Vorsitz führte, sprach der Chefingenieur der North River Comp. in New-York, Herr Gustav Lindenthal aus New-York, über den Bau einer Brücke über den Hudson. Die geplante Brücke würde die größte Brücke auf der ganzen Erde werden, weil die Verkehrsanforderungen, denen das Bauwerk genügen soll, sich zur Zeit an keiner Stelle in gleichem Maße wieder finden. New-York liegt bekanntlich auf einer Insel, welche im Westen vom North River, im Osten vom East River und im Norden vom Harlem River begrenzt wird. Auf dieser Insel wohnen 1 800 000 Menschen. In Brooklyn jenseits des East River wohnen 1 250 000 und am anderen Ufer des North River 500 000 Seelen, es sind also 3 bis 4 Millionen Menschen in New-York und seinen angrenzenden Städten ansässig. Der North River hat den größten Flußverkehr der Welt zu vermitteln. Dreizehn Bahnen mit 34 Gleisen endigen am Ufer des North River und deren gewaltiger Verkehr mit New-York ist auf einen Fährdienst angewiesen. Nur eine Bahn führt von Norden her nach New-York hinein. Um einen sicheren Verkehr am North River von Ufer zu Ufer zu erzielen, hat man einen Tunnelbau begonnen. Dreimal hat das Tunnelunternehmen fallirt bezw. haben die Konzessionäre gewechselt, aber der Tunnel ist zu zwei Drittel fertig. und es wird nicht bezweifelt, daß er auch gänzlich vollendet werden wird. Der Tunnel wird aber den Verkehr auch nicht bewältigen können. Alljährlich passiren den North River 85 000 000 Menschen, 1 500 000 Eisenbahn-Wagen auf Fährschiffen; denn die Fracht von 15 bis 16 Millionen Tonnen verbraucht New-York allein. Der Verkehr steigt von Jahr zu Jahr um 4 bis 5 Millionen Reisende. New-York bekommt seine Lebensmittel über den Fluß. Bei solchen Zahlen ist es erklärlich, daß schon frühzeitig Brückenbau-Projekte aufgetaucht sind. Zu einer Zeit, als der Fluß überhaupt noch nicht vermessen war, beschäftigte man sich schon mit dem Projekt einer hölzernen Bogenbrücke, und später arbeitete der Erbauer der Brooklyner Brücke, Röbling, ein Projekt aus, welches die Gründung eines Pfeilers im Flußbett zur Voraussetzung hatte. Im Fluß ist aber fester Baugrund nicht zu finden, das Projekt behielt nur akademischen Werth. Als das Röblingsche Projekt aufgegeben war, kam das Tunnelprojekt zur Ausführung, über dessen derzeitigen Stand oben gesprochen ist.

Der Vortragende hat eine Brücke entworfen, welche in einer großen Spannweite den Fluß überschreiten soll, einer Spannweite, welche doppelt so groß ist als die der East River Brücke. Herr Lindenthal will über seine Brücke acht Gleise führen, da aber die schnelle Verkehrszunahme Erweiterungen mit Sicherheit voraussetzen läßt, so ist in Etagenhöhe über der Brückentafel der Einbau einer Konstruktion zur Aufnahme von sechs weiteren Gleisen in Aussicht genommen. Der elektrische Betrieb ist vorgesehen. Wie schnell übrigens in Amerika die größten Brückenbauwerke durch die Verkehrsanforderungen in ihrer Leistungsfähigkeit überholt werden, beweist unter Anderem die East River-Brücke. Diese ist bei ihrer Breite von 80 Fuß für den Verkehr unzureichend geworden und werden bereits neue Brücken über den East River gebaut. Für die geplante neue Brücke liegen die behördlichen Genehmigungen zwar vor, doch sind für den Brückenbau Staatsmittel nicht zu erhalten, vielmehr bleibt die Ausführung ausschließlich dem Privatkapital vorbehalten. Die Bauart der Brücke wird die übliche der Kabel-Hängebrücken. Die Thürme sind von Stahl gedacht. Die mittlere Spannweite wird 1000 Meter, die Endspannweiten werden 600 Meter betragen. Für die gewaltigen Kabel sind 4ä00 Tonnen Draht erforderlich. Es sollen die zu den einzelnen Drahtlitzen zu verwendenden Drähte 4,5 bis 5 Meter Durchmesser erhalten. Besonders zeitraubend wird das Spinnen der vier großen Kabel werden, von denen jedes einzelne 4500 Drähte erhalten wird. Nach näherer Angabe werthvoller technischer Einzelheiten über die Fundirung und die Montage der Brücke giebt der Vortragende einige Angaben über die muthmaßlichen Baukosten. Der Brückenbau an sich, d. h. ohne die Zulaufviadukte, ohne die Gleis- und Bahnhofsanlagen für den Weg bis zur Brücke und von der Brücke bis in die Stadt, wird zu 21 Millionen Dollars geschätzt. Die Brooklyn-Brücke hat 5,6 Millionen, die Forth-Brücke 9 Millionen Dollars gekostet. Das ganze Ueberbrückungsprojekt wird 100 Mill. Dollars betragen, auf die Brücke allein entfällt also noch nicht ein Viertel des Geldbedarfs. Die Bauzeit kann vier Jahre betragen. Nach Beendigung des mit Beifall aufgenommenen Vortrages gab Herr Professor Göhring eine Mittheilung über eine neue Gleislegemaschine, welche bei dem Bau der kleinasiatischen Bahnen Verwendung findet und welche es ermöglicht hat, 45 Kilometer Gleis in einem Monat zu verlegen.

Chemnitzer Krankenunterstützungs-Verein für Staatseisenbahn-Beamte, Expeditionshilfsarbeiter und Diätisten.

Vor Kurzem hielt der Vorstand seine 2. Quartalssitzung im 23. Vereinsjahre ab. um die folgende Punkte umfassende Tagesordnung zu beräumen: Geschäftliches, Rechnungsabschluß, Neuaufnahmen, Statutenänderungen und sonstige Vereinsangelegenheiten. Während die Punkte 1 und 5 weniger Allgemeininteresse für die Mitglieder boten, so waren die 3 übrigen Punkte aber umsomehr dazu angethan, den Gesammtvorstand zu lebhaftem Meinungsaustausch zu veranlassen. Aus dem Rechnungsabschluß trat zu Tage, daß die Kassenverhältnisse wieder ein gut Stück vorwärts gekommen seien, denn an der Hand des geprüften Rechnungsabschlusses konnte er den Herren Rechnungsprüfern nachweisen, daß im letzten Quartale ein Ueberschuß von 790 Mk. erzielt worden sei. Von der in letzter Hauptversammlung getroffenen Einrichtung, den Hinterbliebenen von mit Tode abgehenden Mitgliedern einen Beerdigungskostenbeitrag zu zahlen, haben bis jetzt 4 Familien Gebrauch gemacht und zwar diejenigen von 2 Stationsassistenten und je einem Packer und Bahnwärter. Von diesen 4 Fällen sind im letzten Rechnungs-Abschluß 2 zur Verabschiedung gelangt. Der Rechnungsabschluß wies einen Kassenbestand von 7431 Mk. nach. Gesuche um Neuaufnahmen lagen 22 vor, welchen sämmtlich nach Prüfung der Gesundheitsbescheinigungen die Mitgliedschaft zugesprochen werden konnte, wodurch die Zahl der Mitglieder auf 742 gestiegen ist. Den weitaus lebhaftesten Meinungsaustausch veranlaßten die vorgeschlagenen Aenderungen der Bestimmungen. Wenn man sich auch im Prinzip mit den gemachten Vorschlägen einverstanden erklären konnte, so glaubte man aber, daß es zweckmäßiger sei, die Grenzen nach der einen Seite hin weiter und nach der andern enger zu ziehen. Da die Besprechung dieser Angelegenheit nur den Charakter einer Vorberathung hatte, so war man einmüthig der Ansicht, daß die weiteren Berathungen zu einen günstigem und für die Mitgliedschaft erfreulichen Resultat führen werde, welches hoffentlich zur Folge haben wird, daß das Interesse der Mitglieder und Derjenigen, die es noch nicht sind, immer mehr geweckt und von diesen bethätigt werde.

Briefkasten.

An Alle, die es angeht, d. i. sämmtliche Bezirke und Ortsgruppen unserer Verbandsvereine richten wir wiederholt die höfliche Bitte, der Berichterstattung über alle bemerkenswerthen Vorgänge in ihren Vereinen im Interesse der gegenseitigen Anregung und Unterrichtung beharrlich ihr vollstes Augenmerk zuwenden, gleichzeitig aber auch darauf bedacht sein zu wollen, daß alle Berichte, soweit sie nicht Wissenschaftliches aus Vorträgen oder sonstiges Wichtiges enthalten, möglichst knapp gefaßt werden.

Preisermäßigung betr.

Auf verschiedene Anfragen in Betreff der

Preisermäßigung

auf unsere Kalender-Ausgaben

Deutscher Eisenbahn-Kalender

(Taschenbuch)

und

Deutscher Flügelrad-Kalender

(Familienbüchlein)

theilen wir mit, daß, soweit noch Vorrath vorhanden,

beide Kalender zusammen zu dem Preise von nur Mk. **1,45,** das **Taschenbuch** einschließlich der beigegebenen großen **Eisenbahnkarte** von Prof. Liebenow zum Preise von nur **1** Mk. **10** und der **Familien-Kalender** zum Preise von nur **35** Pfg. abgegeben werden.

Der ungetheilte Beifall, den die beiden Werkchen in allen Kreisen der Eisenbahn-Beamtenschaft wegen ihrer nützlichen Eigenschaften gefunden haben, erübrigt besondere Empfehlung um so mehr als beide dauernden Werth besitzen. Es wird gebeten, Bestellungen schleunigst entweder bei den Herrn Vertrauensmännern oder direkt bei uns anzubringen. Eine weitere Ermäßigung findet nicht statt.

Leipzig-Gohlis, den 13. Februar 1896.

Hochachtungsvoll

Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 8. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn:
6 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland:
8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Berlin. Leipzig, den 20. Februar 1896. München.

Die Verkehrs-Verhältnisse der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896.

Im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin hielt in der Versammlung am 11. Februar unter dem Vorsitz des Herrn Wirkl. Geheimen Ober-Baurath Streckert Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Klinke einen Vortrag über die Verkehrsverhältnisse der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896.

An der Hand einer großen Anzahl eigens zu diesem Zweck hergestellter mächtiger Wandpläne beleuchtete Redner zunächst die seitens der Eisenbahn-Verwaltung aus Anlaß der Gewerbe-Ausstellung hergestellten Bauausführungen auf der Ringbahnstation Potsdamer Bahnhof, Schöneberg, Tempelhof, Rixdorf, Treptow und Stralau-Rummelsburg, sowie auf dem neu angelegten Bahnhof „Ausstellung" an der Görlitzer Eisenbahn. Im Besonderen führte derselbe aus, daß auf dem Südring eine Zugfolge von 5 Minuten beabsichtigt sei. Demzufolge hat der Potsdamer Ringbahnhof derart erweitert werden müssen, daß neben der für den gewöhnlichen Verkehr erforderlichen Ablassung von 6 Zügen in der Richtung Halensee-Grunewald bezw. Halensee-Charlottenburg, auch noch die Ablassung von 12 Zügen in der Richtung nach Treptow ermöglicht wird; dieses Ziel konnte nur durch Verbreiterung des vorhandenen Viadukts und Anlage einer Anzahl von Nebengleisen erreicht werden. Auf Bahnhof Schöneberg ist die Anlage eines Kehrgleises zur Ausführung gekommen, um bei vorkommenden Betriebsstörungen die Möglichkeit zu haben, die Züge hier wenden zu lassen. Die Bahnhöfe Tempelhof und Rixdorf sind einem vollständigen Umbau unterworfen, um schienenfreie Bahnsteige zu erzielen, da ein Ueberschreiten der Gleise bei einer Zugfolge von 3 Minuten ausgeschlossen erscheint. Der Bahnhof Treptow hat einen zweiten Bahnsteig erhalten, welcher ausschließlich für den Ringverkehr bestimmt ist, während der bisherige Bahnsteig lediglich dem Stadtverkehr dienen soll. Für die Dauer der Ausstellung sollen also sämmtliche Züge, welche von Treptow nach dem Nordring oder dem Südring gehen, von dem neuen Bahnsteig, dagegen sämmtliche Züge, welche von der Stadt oder von dem Bahnhof „Ausstellung" gehen, von dem alten Bahnsteig abgefertigt werden. Es sind hierdurch klare Verhältnisse geschaffen, welche Irrungen des Publikums ausschließen und für die glatte Abwickelung des Massenverkehrs auch erforderlich erscheinen. Ferner sind, um jeglichen Gegenstrom des ankommenden und abgehenden Publikums zu vermeiden, zwei Bahnsteigtunnels geschaffen, von denen der eine ausschließlich für den Zugang der andere für den Abgang bestimmt ist. Vor dem Eingangstunnel werden Fahrkarten-Verkaufshallen errichtet, welche gleichzeitig die Ausgabe an 10 Schaltern ermöglichen, während an dem Ausgangstunnel ebenso viele Kontrollstellen geplant sind. Auch auf Bahnhof Stralau-Rummelsburg ist durch Herstellung eines neuen Tunnels unter den Südringgleisen und durch Anschüttung eines neuen Bahnsteiges eine schienenfreie Zugänglichkeit zu den Zügen geschaffen. Auf der Stadtbahn soll zu den Zeiten des großen Verkehrs ein Drei-Minuten Betrieb mit 18 Zügen stündlich zur Durchführung gelangen, von welchen 14 über Treptow zu dem neugeschaffenen Bahnhof „Ausstellung" geführt werden sollen. Die regelmäßige Durchführung dieses Drei Minuten-Betriebes machte einen weitgehenden Umbau der Gleisanlagen auf Bahnhof Charlottenburg nothwendig. Die auf den Stadtbahngleisen verkehrenden Grunewald-Züge mußten bisher vor dem Bahnhof Charlottenburg auf die Ferngleise der Berlin-Wetzlarer Eisenbahn übergeführt werden, hierdurch wurde die Ein- und Ausfahrt von Zügen aus dem Bahnhof Charlottenburg in der Richtung nach Zoologischer Garten wesentlich beeinträchtigt. Andererseits bildeten auf der Westseite des Bahnhofs Charlottenburg die vorhandenen Kreuzungen des Nord- und Südringes mißliche Betriebsverhältnisse. Die Beseitigung der Mängel wurde in der Weise erreicht, daß besondere Personengleise von Charlottenburg nach Grunewald in Verlängerung der Stadtbahngleise zur Ausführuug gelangten, daß ferner das von Westend einmündende Nordringgleis über die Südringgleise hinweg an den zweiten Bahnsteig geleitet wurde. Der neue Bahnhof „Ausstellung" an der Görlitzer Bahn erhält 4 Bahnsteige, von denen zwei hauptsächlich dem Görlitzer Verkehr und 2 dem Stadtverkehr zu dienen haben. Von jedem Bahnsteig führen 2 Treppen zu einer gemeinsamen 10 Meter breiten Verbindungsbrücke, welche im Verein mit der von der Ausstellung hergestellten Ueberbrückung der Köpnicker Landstraße bis in den Ausstellungspark führt. Bahnsteige und Verbindungsbrücke sind überdacht. Da die an den Endpunkt der Verbindungsbrücke anschließenden Wandelgänge in der Ausstellung ebenfalls überdacht sind, so liegt die Möglichkeit vor, auch bei regnerischem Wetter trockenen Fußes bis zum Hauptgebäude der Ausstellung zu gelangen. Was die Leistungsfähigkeit der geschaffenen Anlagen anbetrifft, so sollten zur Bewältigung des Massenverkehres nach dem Bahnhof „Ausstellung" geleitet werden: von der Stadtbahn 14 Züge, von der Görlitzer Bahn 8 Züge, im Ganzen 22 Züge. Außerdem nach Bahnhof Treptow: vom Südring 12 Züge, vom Nordring 6 Züge und von der Stadtbahn 2 Züge, zusammen 20 Züge überhaupt also 42 Züge in einer Stunde mit einer Leistungsfähigkeit von etwa 42000 Personen. Der Transport zur Ausstellung vollzieht sich erfahrungsgemäß allmählich und ohne Schwierigkeit. Der Rücktransport dagegen ist in der kurzen Zeit von etwa 3 Stunden zu bewirken, so daß also die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn auf $3 \times 42000 = 126000$ Personen zu veranschlagen ist.

Redner ging hiernach zur Besprechung des Straßenverkehrs über. Die Zufuhrstraßen zur Ausstellung waren ganz unzureichend. Die einzige vorhandene Straße, die Köpenicker Straße,

Digitized by Google

im weiteren Verlauf Schlesische Straße bezeichnet, war durch die schmalen Hubbrücken über den Luisenkanal, den Landwehrkanal und den Freiarchengraben, sowie ferner durch Häuservorbauten und Vorgärten derart eingeschränkt, daß nicht einmal die Durchführung der Zweigleisigkeit des Straßenbahnbetriebes zu ermöglichen war. Die Stadt Berlin hat durch energisches Vorgehen diese Uebelstände beseitigt. Die schmalen Brücken sind durch 20 Meter breite feste Bauwerke ersetzt, die Vorgärten und Häuser sind angekauft, die Straße ist entsprechend verbreitert, so daß sie jetzt erst zur Bewältigung eines Massenverkehrs geeignet erscheint. Außerdem hat die Stadt Berlin durch Ueberbrückung des Luisenkanals im Zuge der Wasserthorstraße und des Landwehrkanals im Zuge der Wiener Straße, sowie durch Anlage eines neuen Weges durch den Schlesischen Busch eine zweite große Zugangsstraße zum Ausstellungsgelände geschaffen. Letztere ist zur Anlage der elektrischen Bahn von der Firma Siemens & Halske ausgenutzt. Diese von der Behrensstraße, Ecke der Wilhelmstraße, ausgehende Bahn wird durch die Mauer-, Schützen-, Markgrafen-, Hollmann- und Wasserthor-Straße über die erwähnte neue Brücke bis zum Ausstellungsgelände und über dasselbe hinaus durch die Parkstraße bis zur Krugallee geführt. Es ist für die Zeiten des lebhaften Verkehrs eine Zugfolge von $2^1/_2$ Minuten in Aussicht genommen. Jeder Zug soll aus einem Motorwagen mit 2 bis 3 Anhängewagen bestehen und rund 100 Personen fassen, so daß stündlich mit derselben etwa 2500 Personen befördert werden können. Die Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt 2 elektrische Linien Zoologischer Garten-Hallesches Thor-Schlesische Straße und Dönhofsplatz-Ritterstraße-Schlesische Straße mit einer Zugfolge von je 6 Minuten und außerdem 4 Pferdebahnstrecken ebenfalls mit einer Zugfolge von 6 Minuten in Betrieb zu nehmen, so daß auf der Strecke Schlesische Straße-Treptower Chaussee eine Zugfolge von 1 Minute sich ergiebt. Die Leistungsfähigkeit dieser 6 Strecken ist stündlich auf 4000 Personen anzunehmen, also in 3 Stunden $3 \times 4000 = 12000$ Personen. Weiter wurden die Omnibuslinien mit einer stündlichen Leistungsfähigkeit von 1500 Personen erörtert und endlich wurde auch über die Mailcoach-Gesellschaft berichtet, daß dieselbe beabsichtige, 10 der bekannten, mit 4 Pferden bespannten Mailcoachwagen, je 32 Personen fassend, in Betrieb zu nehmen, dieselben von den großen Hotels etwa achtmal täglich abfahren und direkt in den Park einfahren zu lassen, so daß die Leistungsfähigkeit dieser Gesellschaft mit 2500 Personen täglich in Anschlag zu bringen sein wird. Der gesammte in einer Stunde zu bewältigende Straßenverkehr beziffert sich demnach auf:

Siemens & Halske	2500
Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft	4000
Omnibus	1500
Mailcoach	300
Droschken und Privatfuhrwerk, geschätzt . .	1700
zusammen	10000

mithin in 3 Stunden $3 \times 10000 = 30000$ Personen.

Endlich verbreitete sich Redner auch über den Wasserverkehr. Bisher war keine einzige Anlegestelle am Treptower Park vorhanden, nunmehr sollen nach fester Vereinbarung mit der Wasserpolizei 6 Anlegestellen errichtet werden. Zwei derselben dienen dem Verkehr der Spree-Havel-Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Stern", zwei dem der Motorboot-Gesellschaft, eine dem Dampfschifffahrtsunternehmen Graul und die letzte gemeinsam der Dampfschifffahrtsunternehmung der Herren Tismar und Nobiling. Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Stern" beabsichtigt, den Betrieb mit 2 elektrischen und 14 Dampfbooten von 100—500 Personen Fassungsraum aufzunehmen, die Motorboot-Gesellschaft ebenfalls mit 2 elektrischen und 10 Dampfbooten, Graul mit 6, Tismar mit 4 und Nobiling mit 7 Booten. Die Schiffsfolge in der Zeit von 8 bis 2 Uhr ist bei allen Gesellschaften 30 Minuten. Nachmittags und Abends fährt die Gesellschaft „Stern" in Zwischenräumen von 15, zeitweise auch $7^1/_2$ Minuten, die Motorboot-Gesellschaft in 5 Minuten, Graul in 15 Minuten, Tismar in 30 Minuten, Nobiling in 20 Minuten. Die Leistungsfähigkeit der einzelnen Gesellschaften innerhalb 3 Stunden beziffert sich auf:

„Stern"	12000
Motorboot-Gesellschaft . .	7000
Graul	1500
Tismar	2000
Nobiling	1500
zusammen	24000

bewirkt durch 4 elektrische Boote und 47 Dampfschiffe.

Endlich gab Redner noch Aufschluß über die dem Binnenverkehr in der Ausstellung dienende elektrische Bahn, die von der Ausstellungsleitung hergestellt ist und von den Gebrüdern Naglo betrieben werden soll. Gebrüder Naglo sind auf Verlangen der Ausstellung verpflichtet, die Züge in Zwischenräumen von $1^1/_2$ Minute folgen zu lassen; dabei soll jeder Zug einen Fassungsraum von 100 Personen besitzen. Die ursprünglich als Verkehrsmittel in Aussicht genommene Stufenbahn ist aus mehrfachen Gründen nicht zur Ausführung gelangt, dagegen wird eine Versuchsstrecke von 500 Meter Länge als Verbindungsbahn zwischen dem Ausstellungs- und Vergnügungspark durch den Generalunternehmer Herrn Damm gebaut und betrieben werden.

Im Anschluß an die Verkehrsverhältnisse gab Redner sodann ein anschauliches Bild von der Gestaltung der großen Ausstellungsbauten im Allgemeinen, insbesondere auch noch von den hochinteressanten Privatunternehmungen: Alpen-Panorama, Alt-Berlin, Kolonial-Ausstellung und Cairo, auch hier alles durch Pläne und farbige Ansichten erläuternd. Das Unternehmen Cairo war durch ein sauber ausgeführtes großes Modell veranschaulicht.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Zur Frage der Beseitigung des Wagenmangels dürfte, unter Anlehnung an die Vorschläge des Herrn Edm. O. in Nr. 46/95 und Nr. 5/96 der Verkehrs-Blätter, eisenbahnseitige Entladung der Wagenladungsgüter behufs Beschleunigung des Wagenumschlags betreffend, nachstehender Vorschlag der Beachtung und Erörterung werth erscheinen.

Da eine wirksame Abhilfe der jahraus, jahrein in gewissen Perioden auftretenden Wagenkalamität nicht zweckmäßig durch ein-

Die neue Eisenbahn von Jaffa nach Jerusalem.

(Schluß.)

Haben wir nun endlich glücklich im Wagen Platz gefunden, so nehmen unsere Aufmerksamkeit zunächst die Mitreisenden in Anspruch. Außer den beiden Holzbänken an den Langseiten steht, ihnen parallellaufend, noch eine dritte, nicht mit Lehnen versehene Bank in der Mitte des Wagenabschnitts. Auf ihr lassen sich gewöhnlich einige echte Araber in malerischer Stellung, d. h. mit kreuzweis über einander geschlagenen Beinen hockend, häuslich nieder. Der Eine liest halblaut aus einem arabischen Gebetbuch, der Zweite, ein würdiger Scheich mit schneeweißem Bart, breitet auf den Knieen seinen Morgenimbmiß aus, und ein Dritter flickt seine defekt gewordenen Sandalen, wobei er eifrig aus seiner Wasserpfeife (Nargileh) raucht. An der Wand sitzen russische Pilger und Pilgerinnen, deutsche Kolonisten, griechische Händler, türkische Beamte und jerusalemische Juden in buntem Durcheinander uns gegenüber; ebenso bunt ist natürlich das Sprachengemisch, das uns entgegenschwirrt: arabisch, türkisch, russisch, judendeutsch, spanisch, italienisch und griechisch sind allein diejenigen Sprachen, die ich zunächst deutlich unterscheiden und heraushören konnte.

Bald aber beginnt uns auch die Gegend zu interessiren, durch welche wir fahren. Bis Ramleh, wo sich ein merkwürdiger Aussichtsthurm aus der Kreuzfahrerzeit befindet, geht die Bahnlinie so ziemlich mit der Straße, nur daß sie kurz vor Ramleh nach Ludd, dem biblischen Lydda, abbiegt; leider bleibt Lydda selber, obwohl es Station ist, durch die davor liegenden Oelwaldungen dem Auge verdeckt. Von Ramleh an geht die Straße, deren Lauf schon oft beschrieben wurde, zunächst noch einige Stunden südöstlich, dann, wo das eigentliche Gebirge beginnt, bei Emmaus*) ziemlich direkt östlich. Die Bahn dagegen wendet sich von Ramleh aus an der alten Philisterstadt und heutigen Judenkolonie Ekron (arabisch Akir) vorbei nach Süden und biegt erst zwischen Mansura und Chalda (kurz vor der Station Sedscheb) nach Südosten und weiter bei Ain Schems („Sonnenquelle", dem alttestamentlichen Beth Schemesch, 1. Buch Samuelis, Kap. 6) nach Osten ab; sie nimmt also hier den gleichen Weg, den die von den Philistern gestohlene und nur unfreiwillig zurückgegebene Bundeslade vor nun beinahe dreitausend Jahren auf einer wohlgeebneten Straße von Ekron bis Beth Schemech zurückgelegt hat. Auch sonst sieht man historisch bedeutsame Orte auf dieser Strecke, vor Allem die beiden im Buche Josua viel genannten kanaanäischen Städte Geser und Zorea. Letzteres, die Heimath des berühmten Helden Simson, liegt am Rande eines kegelförmigen, scharf zugespitzten Hügels, Beth Schemesch gerade gegenüber. Wenn man nach Jerusalem fährt, so hat man Zorea zur Linken und Beth Schemesch (Ain Schems) zur Rechten; bald darauf kommt die Haltestelle Der-Aban und der Eingang in

*) Dieses Emmaus, welches noch heute Amwas heißt, ist das neutestamentliche Emmaus (Lukas-Evangelium, Kap. 24), nur unter der Voraussetzung, daß die Lesart einiger Handschriften: 160 Stadien von Jerusalem (statt 60) die richtige ist, was mir allerdings gar nicht so unwahrscheinlich vorkommt. D. Verf.

Digitized by Google

seitige Vermehrung des Güterwagenparkes anzustreben ist, sondern eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Wagen das hauptsächlichste Bestreben sein muß und bleiben wird, dies aber nur durch Ausnutzung aller nur irgend Vortheil versprechenden Einrichtungen erreicht werden kann, so dürfte der Versuch, das Interesse der Güterempfänger zur schleunigen Entladung ihrer Güter zu wecken, nicht zum Wenigsten von Erfolg begleitet sein.

Die zu Zeiten des Wagenmangels von den Eisenbahnverwaltungen an das Publikum gerichteten Auffordrungen um möglichst schleunige Entladung der Wagen, berühren den Einzelnen im Allgemeinen doch zu wenig, um einen nennenswerthen Erfolg herbeizuführen, das Publikum stützt sich vielmehr auf die ihm zustehende 24stündige Entladezeit und glaubt sein Möglichstes gethan zu haben, wenn nach Ablauf dieser Frist der Wagen entleert ist. In den oben angeführten Artikeln ist dem gegenüber zum Vorschlag gebracht, die Wagen eisenbahnseitig unter Berechnung des Entladelohnes zu entleeren. Gut, der Vorschlag würde ja auch zum Theil einen Erfolg aufzuweisen haben, er ist jedoch, wie daselbst bereits gesagt, nur anwendbar bei gewissen Gütern und auf Stationen, wo die Platzverhältnisse eine Lagerung desselben gestatten. Immerhin bleibt es aber eine Maßregel den Interessenten gegenüber, die hin und wieder, auch wohl nicht ganz mit Unrecht, auf Widerspruch stoßen würde. Es dürfte deshalb nur recht und billig erscheinen, auch ein Opfer von den Eisenbahnverwaltungen zu fordern und zwar in Gestalt einer Vergütung für bewirkte schnelle Entladung an den Empfänger oder an das Entladepersonal. Dadurch würde sicher das persönliche Interesse derselben zur schleunigsten Entladung der Wagenladungsgüter stark angeregt werden. Man kann täglich die Beobachtung machen, daß bei der Auswechselung der Ladegleise immer Wagen angetroffen werden, welche nur noch mit einem geringen Theile des Gutes, vielleicht einer Fuhre, beladen sind, die Entladung ist durch die Frühstückszeit, Mittag 2c. unterbrochen worden, die Ablader sagen sich, wir haben ja noch so und soviel Stunden Zeit, wir werden noch frühzeitig genug fertig. Der Wagen muß zum größten Verdruß des Rangirpersonals wieder aufs Gleis gestoßen werden und steht natürlich nun einen halben Tag länger. Bei einigermaßen gutem Willen wäre die vollständige Entladung recht gut möglich gewesen, aber um dies Bestreben bei dem Publikum zu erreichen, bedarf es unbedingt einer Gegenleistung seitens der Verwaltung.

Für Ueberschreitung der Entladefrist berechnet die Verwaltung, als Entschädigung für entzogene Weiterbenutzung des Wagens, für den ersten Tag 2 Mark, andererseits hat die Verwaltung bei etwa nach 6 Stunden beendeter Entladung einen indirekten Nutzen zum mindesten für einen halben Tag = 1 Mark, der Empfänger jedoch keinen andern Vortheil als seine ersparte Zeit. Wenn nun bei beschleunigter Entladung eines Wagens, z. B. innerhalb der ersten 3 Stunden nach Beginn der Entladefrist (dem Wagenstandgeld entsprechend) 1,50 Mk., innerhalb 6 Stunden 1 Mk. u. s. w. — oder auch von Stunde zu Stunde berechnet — dem Empfänger bezw. dem Entladepersonale baar vergütet würde, würden sich das Publikum sicher einer möglichst raschen Entladung befleißigen.

Der Verwaltung würde sich die Ausgabe durch die dadurch erzielte frühere Weiterbenutzung des Wagens reichlich bezahlt machen, vorausgesetzt, daß nach Lage der Züge die leeren Wagen den Verladestationen möglichst bald wieder zugeführt werden können.

Die Einrichtung dürfte sich hauptsächlich bei Gütern, die eine bahnseitige Entladung und Lagerung nicht gut zulassen, wie Kohle, Torf, Brikets, Sand, Steine, loses Getreide und dergl., sowie auf Stationen, wo Lagerplatz nicht vorhanden oder nur unter erheblichen Kosten zu beschaffen ist, empfehlen, und ließe sich ja auf gewisse Tageszeiten beschränken, sofern, wenn innerhalb einer bestimmten Zeit ein Wagen entleert, er auch zum Abgang gebracht werden kann und nicht stundenlang leer auf der Station stehen bleiben muß, wodurch die gesparte Entladezeit der Verwaltung eine Ausgabe, aber keinen Vortheil bringen würde. Dies führt wieder zu der schon öfters erhobenen Forderung um Vermehrung und Beschleunigung der Güterzüge zur Erzielung eines besseren Wagenumschlages.

Was nun die Ausführung meines Vorschlages betrifft, so würde er natürlich nur zu Zeiten des Wagenmangels zur Anwendung zu kommen haben, und dürfte getrost dem Ermessen der Vorstände der Stationen überlassen bleiben können, die Tageszeiten, innerhalb welcher Verütungen gewährt werden könnten, nach Lage der örtlichen Verhältnisse der einzelnen Stationen festzusetzen und die Vergütungen, nach den von der Verwaltung zu bestimmenden Sätzen, nach Entladung an die betreffenden Personen zu zahlen.

Die Verrechnung derartiger Ausgaben könnte durchs Manual für Wagenstandgelder, als Ausgabeposten, oder durch einen besonderen Quittungsbogen, wo über jeden gezahlten Betrag der Empfänger zu quittiren hätte, erfolgen und in den Wagenwechsel-Rapporten bei jedem solchen Wagen — wie jetzt die erhobenen Wagenstandgelder — als Ausgabe, zur Prüfung durch die Wagenkontrole, notirt werden.

Wenn hierdurch durchschnittlich auf jeder Station täglich nur 2—3 Wagen um je 6 Stunden früher verfügbar werden könnten, würde es für Sachsen z. B. pro Tag etwa 200 Wagen ausmachen, welche zur Beladung mehr vorhanden wären.

Der Vorschlag dürfte daher wohl der Beachtung werth erscheinen und möchte ich nur hierdurch die Anregung zur weiteren Diskussion gegeben haben. W. D.

Verbilligung der Personen- und Gepäcktarife. Die Handelskammer Hannover hat sich in ihrer letzten Sitzung über die Verbilligung der Personen- und Gepäck-Beförderungssätze auf den deutschen Eisenbahnen ausgesprochen. Den Anlaß dazu boten Rundschreiben zweier anderen Kammern, von denen die eine, die Dresdener Handels- und Gewerbekammer, ein gemeinsames Vorgehen zur Herabsetzung der Fracht für Beförderung von Reisegepäck und zur Vereinfachung der Aufgabe dieses Gepäcks forderte und die andere, die Bergische Handelskammer zu Lennep, um Unterstützung ihrer auf Einführung von Kilometerheften gerichteten Bestrebungen ersuchte. Die Kammer sprach sich dahin aus, den Anträgen in der vorliegenden Form nicht zuzustimmen; sie wünschte vielmehr, daß die deutschen Handelskammern sich dahin einigen, eine Reform des Personentarifwesens zu befürworten, die in erster Linie eine Vereinfachung und in Verbindung damit eine Ermäßigung der Personen-

---

den oberen wilden Theil des Wadi Zarar, das von hier ab Wadi Ismain heißt. Geser dagegen, die in der Bibel oft erwähnte kanaanitische Königsstadt, wird schon bald nach Ramleh zur Linken sichtbar; sie lag auf einem isolirten Hügel, der noch heute Tell-Dscheser heißt, und muß eine starke Veste gewesen sein. Josua schlug zwar den König von Geser, der dem König von Lakisch zu Hilfe gekommen war, konnte aber die Kanaaniter aus Geser nicht vertreiben; erst zu Salomo's Zeit ward Geser vom Pharao von Egypten erobert, der die Stadt seiner Tochter, einer von Salomo's Frauen, zur Morgengabe schenkte. Und wie alt alle die genannten Orte sind, ersieht man aus dem berühmten Thontafelfund von Tell Amarna (aus der Zeit um 1400 v. Chr.); damals stand fast ganz Palästina und Phönizien unter der Herrschaft kleinerer Stadtkönige, welche unter loser Abhängigkeit von Egypten sich befanden, im Briefwechsel mit dem Pharo sich aber nicht der egyptischen Hieroglyhen, sondern der babylonischen Keilschrift bedienten. Jahrhunderte vorher hatten sie nämlich unter babylonischer Oberherrschaft sich befunden, wie jetzt ebenfalls aus Keilschriftdokumenten hervorgeht. In diesen Amarna-Tafeln spielt nun gerade Geser als egyptische Vasallenstadt eine große Rolle, und auch Zorea und Beth Semesch, ferner Joppe, Jerusalem und die späteren Philisterstädte Gaza, Askalon und Gath werden des Oefteren dort erwähnt.

Aber auch die Romantik der Heldensage verbindet sich mit der Geschichte auf dem neu eröffneten Schienenwege zwischen Joppe und Jerusalem. Da, wo er, den Windungen des wilden Felsenthales Zarar folgend, das eigentliche Gebirge durchschneidet, wird links oben eine fast unzugänglich scheinende Höhle an der Felswand sichtbar. Das ist der Tradition nach die Felsenschlucht, in der der alte Recke Simson gewohnt haben soll, und in der That ist der „Bach von Sorek" (Buch der Richter, Kap. 16,4), wohin die biblische Geschichte einen Theil der Thaten Simson's verlegt, eben unser Wadi Zarar; noch heute heißt ein Ruinenhügel unweit von Zorea Tell Surik. Der zerrissene und wilde Charakter der ganzen Strecke zwischen den Stationen Der Aban und Bittir paßt wirklich auch wunderbar zu dem, was von dem Helden Simson in der Bibel erzählt wird.

Derartige Erinnerungen aus der Vorzeit Israels kann der Weg, den die alte Straße nimmt, über Bab-el-Wad, Kirjat Jnab (vielleicht Kirjat Jearim der Bibel) und Kalonije (= colonia), nicht aufweisen, so schön sonst einzelne Parthien dieser Route sind, wie beispielsweise das reizend gelegene Kalonije mit dem Ausblick auf das hoch am Berg gelegene Dorf Ain Karim. Ich rathe Jedem, der die von der Bahn durchmessene Strecke eingehend besichtigt hat (und das ist bei wiederholtem Fahren gut möglich), des Vergleichs halber auch einen Ritt von Ramleh nach Jerusalem über Bab-el-Wad zu unternehmen. Doch thue er das nicht vor der Eisenbahnfahrt. Denn für Jeden, der zu Pferd oder Wagen zum erstenmal nach Jerusalem kommt, ist der Eindruck, den er da gewinnt, eine große Enttäuschung; das vielleicht noch vor fünfzig Jahren auch hier schön gewesene Bild ist längst durch die der Nordwestseite vorgebaute und sich stets vergrößernde europäische Vorstadt ver-

Digitized by Google

tarife bezweckt und schon auch öfters in den Landtagsverhandlungen vom Ministertische aus zugesagt worden. Zugleich wurde beschlossen, dem Deutschen Handelstage die Angelegenheit zu unterbreiten, damit dieser eine umfassende Sammlung des einschlägigen Materials und Berathung dieser Angelegenheit durch sämmtliche Handelskörperschaften bewirke.

Sachsen. Die Zweite Kammer des Landtags genehmigte die Forderungen für die Dresdener Bahnhofsbauten im außerordentlichen Etat mit 14 Millionen Mark. Die Deputation bedauerte die nochmalige Ueberschreitung des Anschlages um $4^1/_3$ Mill. Mark, wodurch sich nunmehr die Gesammtkosten der Dresdener Bahnhofsbauten, statt auf 34 Millionen, auf 58 Millionen Mark stellen. Der Finanzminister versicherte, daß keine weiteren Nachforderungen zu erwarten seien. Die Kammer bewilligte ferner zur Vermehrung der Personen- und Güterwagen auf den außerordentlichen Etat 3 580 000 Mk. Unter den Personenwagen, die in Görlitz, Breslau und Nürnberg bestellt werden, befindet sich auch eine größere Zahl sogenannter D-Wagen. Regierung und Kammer sind der Ansicht, daß diese viele Mängel aufwiesen, aber im Interesse des von Preußen durch Sachsen geleiteten Durchgangsverkehrs geschafft werden müßten, obgleich sie den Wünschen und Anforderungen des Publikums nicht entsprächen.

Verhältnisse d. Eisenb.- u. Verk.-Beamten.*)

Zur Frage der Leitung des Eisenbahn-Betriebsdienstes. (Eingesandt.) Der Artikel in Nr. 7 der Verkehrs-Blätter über diese Frage ist geradezu begeisternd. Jeder Betriebs-Beamte, besonders jeder Stations-Vorsteher wird sein Leid darüber klagen können, was die Neuerung gebracht hat. Mündlich kann und wird der Theoretiker mit dem Praktiker nichts erledigen, und es bleibt sonach meist bei der Berichterstattung. Verhandlungen und Begutachtungen müssen schriftlich vorliegen, und darnach wird dann abgeurtheilt. Der technische Eisenbahn-Kontroleur hat eine gute Bahnmeister-Praxis hinter sich, aber im Betriebe kann er kaum der maßgebende Berather des Betriebs-Inspektors und der Vorgesetzte des Stations-Beamten sein und bleiben, davon wird wahrscheinlich mancher Stations-Beamte seine Erfahrungen gemacht haben. Möchten sich diese Verhältnisse recht bald und so zeitig ändern, daß die betheiligten Beamten, besonders die Betriebs-Beamten, sich nicht erst in falsche Verhältnisse einzuarbeiten brauchten. Möchten sich noch weitere Stimmen vernehmen lassen. Die Begeisterung ist jedenfalls so groß, daß die heutigen Verhältnisse kaum Stand halten werden. E.

Sachsen. Die Nachzahlungen zur Pensionskasse der Staatsbahn-Beamten. (Eingesandt.) Aus einem kurzen Artikel „Die provisorische Dienstzeit" in Nr. 1 der Zeitschrift „Bahn frei" ersehe ich, daß die k. k. General-Direktion ihren Beamten bewilligt hat, daß diese für die in provisorischer Eigenschaft zugebrachte Dienstzeit die Einzahlungen in den Pensionsfonds nachleisten können und daß bei der seinerzeitigen Pensionsbemessung diese Dienstzeit mit eingerechnet wird.

Falls diese provisorische Dienstzeit derjenigen entspricht, welche wir als „Expeditionshilfsarbeiter" zugebracht haben, so hätten demnach die Oesterreicher erreicht, was bei uns als frommer Wunsch kaum schüchtern der Lippe zu entfliehen wagt.

Bei uns liegt die Sache anders. Viele Beamte, ach, wie viele!, welche in der avancementslosen, der schrecklichen Zeit der 70er und 80er Jahre zur Anstellung gelangten, waren in Folge ihres langen Provisoriums als Expeditionshilfsarbeiter über 30 Jahre alt geworden und mußten nun bei Anstellung Nachzahlungen zur Pensionskasse leisten; aber nicht mit der Wirkung, daß man nun auch vom Tage der Nachzahlung an pensionsberechtigt geworden wäre. Bewahre! Das geschah erst vom Tage der Anstellung an.

Diese Nachzahlungen haben aufgehört, wie ja auch die ganzen Beiträge vom Staate übernommen wurden. Dank ihm dafür! Aber trotz dieses Dankes regt sich in tiefster Brust der Wunsch: „Wenn man uns doch in so späten Jahren zur Anstellung gelangten Beamten, die wir unter bedrängten Umständen (mußten wir uns doch im ersten Monat mit der Hälfte des Gehaltes begnügen; die andere Hälfte floß ebenfalls zur Pensionskasse!) eine recht hohe Summe nachzuzahlen hatten, die Zeit der Nachzahlung bei der Pensionsbemessung anrechnen wollte!"

In der jetzigen Landtagssession wäre Gelegenheit gewesen, bei unsrer hohen Regierung nach dieser Richtung hin ein gutes Wort einzulegen. Vielleicht geschiehts noch. Wer wagt es, für diese Sache mit einzutreten? B.

Bayern. Adjunktenprüfungen und Anstellung. Gemäß ergangener Ministerialentschließung werden künftighin Adspiranten für den mittleren Bahn-, Post- und Telegraphendienst, die seither öfter schon mit 20 Jahren die Adjunktenprüfung machten und mit vollendetem 21. Lebensjahre die Anstellung als Adjunkt erreichten, nicht mehr vor Vollendung des 21. Lebensjahres zur Adjunktenprüfung zugelassen, so daß also die Anstellung meistens erst mit dem 22. Lebensjahre eventuell auch später erfolgt.

*) In zwangloser Reihenfolge sollen unter dieser Rubrik die Verhältnisse der verschiedenen Dienstklassen in sachlicher Form besprochen werden.

Ausland.

Schweiz. Die Bewegung unter den Eisenbahn-Angestellten zu Gunsten der Verstaatlichung der Schweizer Eisenbahnen und der Verbesserung ihrer Lage hat einen Umfang angenommen, die auf einen vollen Erfolg rechnen läßt. Am 16. d. Mts. hat zu Aarau eine außerordentliche General-Versammlung des Verbandes der schweizerischen Transportanstalten stattgefunden, welche von etwa 12 000 Personen besucht war. Dieselbe nahm einstimmig eine Resolution an, welche besagt, es sei, da kein anderer Ausweg zur Erreichung des gewünschten Zieles vorhanden wäre, im Prinzip der allgemeine Ausstand der schweizerischen Eisenbahnangestellten zu erklären. In der Hoffnung jedoch, daß die Verwaltungen sich in letzter Stunde zu einem Vergleiche auf

---

drängt. Man wähle vielmehr, wie ich das oben ausgeführt, den Weg vom Bahnhof zu Jaffathor, und zwar am besten zu Fuß. Es klingt fast paradox, aber es ist thatsächlich, wie nun Alle, die meiner heutigen Schilderung gefolgt sind, leicht einsehen werden, der Fall: die moderne mit dem Begriff einer biblischen Landschaft so schwer vereinbare Einrichtung des Dampfrosses hat uns nicht nur eine der geschichtlich wie landschaftlich interessantesten vorher ganz unzugänglichen Routen durch's Gebirge Juda erschlossen, sondern uns auch ein Stück alter Poesie zurückgegeben, nämlich die Möglichkeit, wieder einen heiligen Schauer zu empfinden beim ersten Betreten des geweihten Bezirkes von Jerusalem.

Vermischtes.

Eine naive Engländerin. In H., woselbst sich während des ganzen Jahres viele Engländer aufhielten und wo ich stationirt war, kam eines Tages eine schon etwas ältliche Engländerin, welche ich schon öfters am Bahnhofe gesehen hatte, an den Schalter und fragte mich, was ein Billet nach London über Ostende koste, ob und wieviel Freigepäck sie auf solches habe und wieviel die Gepäckfracht betrage. Ich ertheilte die nöthige Auskunft, worauf sie weiter fragte: Ich werde etwa 90 Pfund Gepäck haben, was muß ich dafür bezahlen? Ich antwortete: 50 Pfund haben Sie frei, und die 40 Pfund Uebergewicht kosten 6 Gulden (10 Pfund kosteten damals 1 Gulden 30 Kreuzer). Innerhalb vierzehn Tagen kam die betreffende Engländerin noch zweimal an den Schalter und stellte ganz dieselben Fragen, die ich natürlich wie die erste beantwortete. Nach weiteren acht Tagen kam sie reisefertig in Begleitung einer anderen Engländerin an den Bahnhof gefahren, löste ein Billet nach London und ließ darauf ihre drei mitgebrachten großen Koffer abwiegen. Dieselben hatten ein Gewicht von 170 Pfund, die Fracht betrug daher 18 Gulden. Als ich diesen Betrag verlangte, fuhr sie ganz entsetzt zurück und sagte: Sie haben mir doch gesagt, mein Gepäck koste nur 6 Gulden, und jetzt verlangen Sie 18 Gulden? — Ich erinnerte sie nun daran, daß sie das Gewicht ihres Gepäckes damals zu 90 Pfund angegeben habe, es wiege aber thatsächlich 170 Pfund, und das Uebergewicht betrage daher 120 Pfund, anstatt 40 Pfund. Darauf ging sie aus dem Bureau hinaus zu ihrer Begleiterin, mit welcher sie sehr erregt darüber sprach. Als sie gleich darauf wieder hereinkam, fragte sie nochmals, warum sie so viel bezahlen müsse, und ich konnte ihr nur die gleiche Antwort geben, wie vorher. Sie ging alsdann nochmals zu ihrer Begleitung, mit ihr wie vorhin in erregter Weise sprechend, kam dann herein, zahlte die 18 Gulden und sagte: Es ist aber gar nicht schön, daß ich soviel muß bezahlen für mein Gepäck und wohne doch schon so lange hier. L.

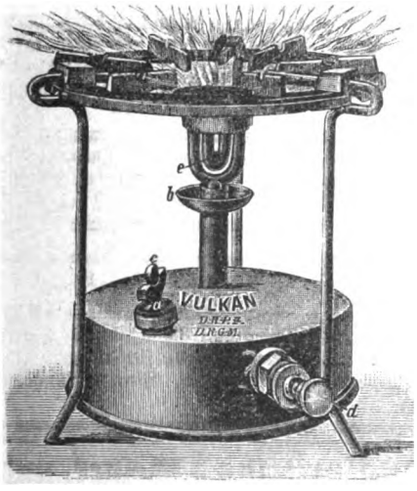
Ueber die Verbreitung der verschiedenen Sprachen Europas entnehmen wir einem im „Chamber Journal" veröffentlichten Aufsatze folgende Angaben. Daß die englische Sprache am meisten auf der ganzen Erde gesprochen wird, wird nicht überraschen. Während zu Elisabeths Zeit, also vor etwa 300 Jahren, nur 5 Millionen Menschen englisch sprachen, das Französische, Spanische und Deutsche dagegen zu jener Zeit vorherrschend waren, wird gegenwärtig das Englische von 115 Millionen Menschen gesprochen. Dann folgt die russische Sprache mit 80 Millionen. Deutsch sprechen 70 Millionen, spanisch 55 Millionen, französisch 45 Millionen, italienisch 30 und portugiesisch 15 Millionen Menschen. Die Zahl der Individuen, welche englisch sprechen, steigt jedes Jahr um etwa 2 Millionen.

Digitized by Google

friedlicher Grundlage entschließen würden, und mit dem Wunsche, es möge nicht zum Aeußersten kommen, richtet die Versammlung die dringende Bitte an die Direktoren, sie möchten sich bis zum 29. Febr. zu einer Konferenz mit dem Centralcomitee des Verbandes der Angestellten der Schweizer Transportanstalten verstehen, damit in gemeinsamer Berathung die Angelegenheit gütlich geregelt werde. Sollten die Direktoren dem Wunsche nicht entsprechen, oder kein Vergleich erfolgen, so ist das Centralkomitee der Eisenbahnbeamten ermächtigt, die nöthigen Maßnahmen zu treffen, welche für die gesammten organisirten Eisenbahnbeamten verbindlich seien. Die Generalversammlung verlief in größter Ruhe. L. Z.

Technisches.

Ein neuer Petroleum-Kochapparat. Ein mit intensiver Hitze nach dem Prinzip der Löthlampen brennender Kochapparat wird von der Firma Hugo Kretschmann in Berlin unter dem Namen „Vulkan" in den Handel gebracht. Um denselben zu benutzen, drehen wir (s. die beistehende Abbildung) die Füllschraube a auf und füllen den Behälter etwa dreiviertel voll Petroleum; nachdem die Füllöffnung wieder geschlossen wurde, gießen wir auf das Schälchen b etwas Spiritus und zünden diesen an, wodurch das Brennrohr erhitzt wird. Sofort nach dem Anbrennen des Spiritus wird die kleine Ventilschraube c zugedreht und nach einer Weile der Pumpkolben d einige Male in Bewegung gesetzt. Die dadurch verdichtete Luft im Behälter treibt das Petroleum nach einer kleinen, bei e angebrachten Oeffnung hin; hier wird dasselbe sofort in Gas verwandelt, und dieses entzündet sich an dem noch brennenden Spiritus; die dadurch entstehende, kräftig zischende Flamme läßt sich nach Belieben reguliren. Will man die Flamme, welche übrigens geruch- und rauchlos brennt, verlöschen, so genügt ein Oeffnen der kleinen Ventilschraube c. Für Haushaltungen ist der Apparat äußerst nützlich, weil durch die intensive Hitze der Flamme das Kochen und Braten sehr schnell besorgt werden kann (auch Plättstähle können in kurzer Zeit geglüht werden). Ebenso kann der Apparat „Vulkan" aber auch in Werkstätten gute Verwendung finden.



Gegen das lästige Einfrieren der Gasuhren. (Gasmesser) schützt man sich auf einfachste Weise, wenn man die Uhren anstatt mit Wasser, mit Calcidum füllt (chem. Fabrik Busse, Hannover). Calcidum gefriert selbst bei 30 Grad Kälte nicht, damit gefüllte Gasuhren sind also vollkommen gegen Einfrieren geschützt, selbst bei vorkommender niedrigster Temperatur, und von den exponirtesten Plätzen. Dabei messen solche Füllungen äußerst sicher, sind unschädlich und sehr billig im Gegensatze zu dem theuren Glycerin, was zu ausgedehnter Anwendung veranlaßt hat. Calcidum läßt sich als frostsichere Flüssigkeit mit gleichem Erfolge auch für andere Zwecke verwenden, so z. B. für hydraulische Aufzüge und dgl. m.

Vermischtes.

Unfälle. Am 10. Febr. Vormittags gegen 9 Uhr entgleiste beim Einfahren in den Bahnhof Zwickau die Maschine, der Zugführerwagen und ein Güterwagen des von Werdau kommenden Personenzuges, wobei der Heizer Karl August Roll aus Schwarzenberg so schwer verletzt ward, daß der Tod sofort eintrat. In Folge Sperrung beider Gleise wurde der Verkehr durch Umsteigen aufrecht erhalten. — Die Direktion der Dortmund-Enscheder Eisenbahn macht bekannt, daß am 17. d. M. Vormittag 9 Uhr 22 Minuten bei dichtem Nebel der gemischte Zug Nr. 2 bei der Einfahrt in die Station Erang mit einem Uebergabezuge zusammen gestoßen ist. Dabei wurde der Zugführer Wiemann getödtet, der Lokomotivführer Becker schwer verletzt, ein Reisender erlitt einen Beinbruch, ein anderer eine Quetschung der Brust und eine Frau Brandwunden an den Beinen. Mehrere andere Fahrgäste wurden leicht verletzt. Beide Lokomotiven sind nur unerheblich beschädigt und nicht entgleist. Der Packwagen des Zuges Nr. 2 ist vollständig zertrümmert. Ein Wagen 3. Klasse ist an den Kopfenden erheblich beschädigt, zwei Wagen 4. Klasse und ein bedeckter Wagen des Uebergabezuges sind nur wenig beschädigt.

Ein interessantes Verkehrscuriosum wird uns von Hugo Stangen's Reise-Bureau mitgetheilt. Dasselbe erhielt von einem in Riga wohnenden Russen eine Anfrage, auf welchem Wege er wohl am besten nach Wladiwostok in Rußland käme. Das Bureau mußte folgenden Weg als den kürzesten und billigsten zwischen den beiden in Rußland gelegenen Städten empfehlen: Von Riga über Berlin-Bremen oder Hamburg-New-York-San-Francisco-Yokohama-Kobe-Nagasaki nach Wladiwostok.

Briefkasten.

R., Dresden. Sie fragen an: „Wie sollen sich Beamte zur bevorstehenden Wahlrechts-Reform stellen?" und wünschen darüber durch einen besonderen Artikel unterrichtet zu sein. Würden wir das thun, so gingen wir damit auf das politische Gebiet über, und dieses verschließt sich uns dadurch, daß unser Blatt naturgemäß nur mit sachlichen Dingen zu thun hat. Da nun aber dabei auch die Interessenfrage der Beamten in Betracht kommt, so haben wir allerdings insoweit zu jener Frage Stellung zu nehmen, als das Wohl und Wehe des Beamten von ihr mit berührt wird. Verzichten wir somit auch auf ein näheres Eingehen auf diese Frage in unserem Blatte, so steht nichts im Wege, Ihnen hier an dieser Stelle Antwort insoweit zu geben, als wir der Meinung sind, daß die staatsbürgerliche Eigenschaft des Beamten ihm nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht der selbständigen Meinungsäußerung auferlegt. In diesem Sinne hat Herr Geheimrath Professor Sohm-Leipzig mit gewichtigen Gründen gegen das geplante Wahlgesetz, welches dem preußischen ähnlich gemacht werden soll, gesprochen.

Das Verhältniß zwischen der Land- und der Stadtbevölkerung stellt sich in den Hauptländern Europas nach statistischen Ermittelungen zur Zeit wie folgt: In Deutschland hat die ländliche Bevölkerung noch das Uebergewicht, denn es wohnen nur 47 Prozent aller Einwohner in Orten mit 2000 Seelen und darüber. Die Zahl der Städter ist aber in den letzten Jahrzehnten durch Zuzug von Landbewohnern erheblich angewachsen; denn es wohnten 1867 nur 34,3 Prozent, 1871 36,3, 1880 41,4 und 1885 43,7 Prozent der Bevölkerung in den Städten. In den übrigen Hauptstaaten Europas entfallen von 100 Einwohnern auf die Stadtbevölkerung: in Rußland und Schweden 9,2, in Norwegen 13, in Griechenland 15, in der Schweiz 16, in Dänemark 17,6, in Frankreich 24, in Belgien 34,5, in Holland 38 und in England 48. England, Deutschland, Holland, Belgien und demnächst Frankreich haben also unter der Entvölkerung des platten Landes am meisten zu leiden, während andererseits in Rußland die Stadtbevölkerung nur etwa den zehnten Theil der gesammten Einwohnerschaft beträgt.

Schwierige Ortsbestimmung. Wer einen Brief nach Sohland in der Oberlausitz schreibt, dem wird es nicht leicht fallen, die Adresse genau anzugeben, denn der ausgedehnte Ort setzt sich aus zehn verschiedenen Dorftheilen zusammen: Wendischsohland, Ober-, Mittel-, Niedersohland, Aeußerstniedersohland, Aeußerstmittelsohland, Neumittelsohland, Neuobersohland, ferner noch Sohland-Oberdorf und Neudorf-Sohland. Zur Adresse muß angefügt sein, daß Sohland a. d. Spree gemeint ist, denn auch am Rothstein bei Löbau giebt es ein Ober-, Mittel- und Niedersohland. Wie schwer muß hier das Amt des Postboten sein, wenn man noch bedenkt, daß jeder zweite oder dritte Mensch den Familien-Namen Thomas führt. (B. V.-Bl.)

Eisenbahnen in China. Allem Anschein nach beginnt nun auch für China die Zeit des Eisenbahnbaues. Es wird gemeldet, daß der Kaiser den Bau einer Eisenbahn von Shanhai nach Nanking genehmigt habe, die über Futschau gehen und auch Tschin-Kiang berühren soll. Von letztgenanntem Orte aus wird einem früheren kaiserlichen Edikt zufolge eine Eisenbahn nach Peking erbaut werden, deren Ausführung dem Vizekönig Tschang-Tschi-tung übertragen worden ist. Da der Vizekönig alles Material zum Bau dieser Bahn in China selbst herstellen lassen will und zu diesem Zweck zunächst für ungeheure Summen Eisenwerke anlegen läßt, hat mit dem Bau bisher allerdings noch nicht einmal begonnen werden können. Unter diesen Umständen wird freilich China hinsichtlich der Eisenbahnen hinter dem rührigen Japan, welches bekanntlich einen Theil des Materials zu seinen Bahnbauten aus England bezieht, immer zurückbleiben. Japan hat heute schon 3000 km Eisenbahnen.

Die höchste Geschwindigkeit auf dem Meere hat das französische Torpedoboot „Forban" auf hoher See erreicht. Dieses kleine Schiff hat 44 Meter Länge, 4,64 Meter Breite, ein Deplacement von 135 t und ist mit einer Maschine von 3250 Pferdekraft ausgerüstet. Es wurde von A. Normand in Havre erbaut und sollte nach dem Kontrakte eine Geschwindigkeit von 29 bis 30 Knoten in der Stunde haben. Bei den offiziellen Proben, welche in Cherbourg stattfanden, erreichte der „Forban" 31,02 Knoten, also über einen Knoten mehr, als der Kontrakt verlangte. Dieses entspricht einer Geschwindigkeit von 57,450 Kilometer in der Stunde, die größte, welche bis jetzt von einem Dampfschiffe erreicht wurde.

Digitized by Google

Aus den preußischen Wahlrechts-Verhältnissen wissen wir, daß die Beamten viel mehr als sonstwo auf die Inanspruchnahme des Petitionsrechts angewiesen sind und damit in eine Lage gedrängt werden, in der sie von Verhältnissen abhängig sind, die wir als erstrebenswerthe nicht anzuerkennen vermögen. — In einem demnächstigen Artikel über das von Massow'sche Buch: „Reform oder Revolution?“ hoffen wir näher auf diesen Gegenstand eingehen zu können. — **M. in E., J. in R.** Das Jahrbuch 2. Jahrgang wird vor dem Verbandstage nicht erscheinen, da wir für diesen bezüglich jenes eine Vorlage beabsichtigen, der eine zweckdienlichere Gestaltung und Ausbreitung zu Grunde liegt. — **R—r., Berlin.** „Ueber die Lage der Preußischen Eisenbahn-Beamten“ haben wir in Nr. 47 des vorigen Jahrganges einen Artikel gebracht, der den Vorzug hat, bei aller Sachlichkeit auch zutreffend zu sein und „Träumereien“ und Vexationen, wie sie gewisse Zeitungsfabriken für Eisenbahn-Beamte bieten, um die Leser bei Stimmung zu erhalten, bei Seite zu lassen. — Daß die Regierung bei fortschreitender Besserung der Finanzlage eine Aufbesserung der gesammten Beamtenschaft eintreten lassen und damit voraussichtlich auch die Zustimmung des Landtages finden wird, kann man als so gewiß annehmen, als sie sich durch alle Wochen regelmäßig wiederkehrende Jammerartikel nicht um einen Tag eher dazu herbeiläßt. Dagegen steht zweifellos fest, daß am ehesten noch etwas erreicht werden würde, wenn alle Eisenbahn-Beamten einig untereinander wären. Nur in der Einigkeit liegt das Imposante, nur verständiges, neidloses Zusammenwirken aller Dienstklassen und taktvolles Hervorheben der Gesammtinteressen vermag zu überzeugen und denjenigen Einfluß auszuüben, der erforderlich ist, um bald zum Ziele zu kommen. Können wir uns also auch nichts darauf zu Gute thun, allwöchentlich einen berufsmäßig lamentirenden Artikel oder Mittheilungen aus den geheimen Schubfächern des Bureaudienstes gebracht zu haben, um damit auf ihre Kosten den draußen stehenden Beamten zu imponiren, so sind wir um so mehr stolz darauf, den Grundsatz: „Aus sich selbst heraus muß sich unser Eisenbahn-Beamtenstand heben und entfalten“ mit Umsicht und Beharrlichkeit aufgestellt und zu Ehren gebracht zu haben. Hand in Hand mit unseren Deutschen Verbandsvereinen wollen wir diesen Weg rüstig weiter schreiten und uns nach Kräften zu vervollkommnen suchen zum Nutzen und zur Ehre der Gesammtheit wie des Einzelnen. — **F. in L.** Der diesjährige VI. Verbandstag, der in Berlin abgehalten werden wird, wird ein außerordentlich reichhaltiges Programm aufweisen. Wir kommen demnächst auf dasselbe zu. — **T. in B.** 1. Das Weitererscheinen jenes geographischen Werkes ist gesichert und wird voraussichtlich in nicht zu langer Zeit fortgesetzt. 2. Die Ausführung eines solchen General-Registers würde gewiß vielen Beifall finden. Wir sind gern zu weiterer Vermittelung bereit. — **L., Straßbg.** In nächster Nummer! Leider eher nicht möglich. Besten Gruß! — **H. in S.** Wir werden sicher Ihrer Sache noch in dem gewünschten Sinne nahetreten. Nur müssen wir bitten, uns die Wahl des bestgeeigneten Zeitpunktes zu überlassen. — **F. R., Bromberg.** Das Aufblühen des dortigen Ortsbezirks wird gewiß allenthalben mit Freude begrüßt werden. Nur munter vorwärts! — **W. D. in W.** In vorliegender Nummer aufgenommen! Dank und Gruß. — **C. in H.** Wir würden es als einen taktischen Fehler betrachten müssen, wenn die Sache als eine partikularistische angesehen würde; sie ist eine Deutsche und muß als solche behandelt werden.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

Unter Garantie!

Steinschlag- oder Schottergabeln

liefert

Friedr. Middelschulte, Herdecke a. Ruhr.

Unter Garantie!

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen schnell und **kostenfrei.**

W. Wilke, Direktor.

Berlin, Kurfürstenstraße 24.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
f. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,

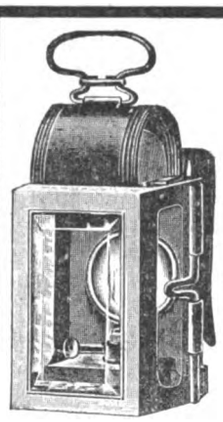
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

M. Wolff's Nähmaschinen Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.



Die besten Schafhuferlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,

Harburg a. d. Elbe.

Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)

Weinbau und Weinkelterei.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

Magdeburger Landwurst

ff. Leber-, magere Roth- u. Sülzenwurst, frisch u. ger. à 90 Pf., ger. Bratw. à Mk. 1,—, ger. Schlackw. à Mk. 1,20 p. Pfd. Bei 4 Pfund franco unter Nachnahme.

R. Wiggert

in **Sudenburg** b. Magdeburg.

Holländ. Tabak. Ein exquisites Kraut! Milde u. fast nikotinfrei! Ein 10 Pfd.-Beutel fco. **acht** Mk.

B. Becker in Seesen a. H.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte **Kaution** für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant

empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch **Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

„Bahn frei“

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der

Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.

Pensionirten Eisenbahn-Beamten

in allen Theilen Deutschlands, insbesondere auch in Berlin, kann angenehme Beschäftigung nachgewiesen werden. Gefällige Angebote unter **A. F. 10** erbeten an die Geschäftsstelle dieses Blattes.

Echte Müller's Patent-Accordzithern, in einer Stunde ohne Notenkenntniß und ohne Lehrer zu erlernen. Prachtinstrum. kosteten früher Mk. 16.—, jetzt nur Mk. 12.—, solange d. Vorrat reicht, bei **O. C. F. Miether,** Hannov. Harmonika- und Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.

NB. Allen werten Bestellern gebe noch 1 A. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von der Güte und Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**

Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von

J. Schmey,

Berlin SW., Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Bureau-Assistent

(1560 Mk.) Hauptverwaltung Dresden möchte gern mit Kollegen auf kleinerer Stat. tauschen. Gefl. Offert. unter **A. G. 12** Exped. d. Bl. erbeten.

Digitized by Google

Neue Gasbeleuchtung

ohne Gasanstalt u. ohne Röhrenleitung.

Runge's Gas selbst erzeugende Laternen und Lampen liefern ausserordentlich hell leuchtende Gasflammen, die das gewöhnliche Steinkohlen-Gaslicht an Leuchtkraft übertreffen. Jede Laterne oder Lampe stellt sich das zur Speisung der Flamme erforderliche Gas von selbst her, ist transportabel und kann der Platz jeden Augenblick nach Belieben gewechselt werden.

Kein Cylinder! **Kein Docht!**

Eine Flamme ersetzt mehrere Petroleumflammen.

Vorzügliche Beleuchtung für
Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc.

Sturmbrenner-Lampen für Feuerwehren, Bauten und Arbeiten im Freien erlöschen im heftigsten Winde nicht (Fackelersatz mit ca. 80 Proz. Ersparniss).

Laternen, Kronleuchter, Wandarme v. 5 Mk. an. Petroleum-Laternen werden sehr billig umgeändert.

Transportables Gasglühlicht!

Kosten-Anschläge und reich illustrirte Preis-Courante gratis und franco.

Louis Runge, BERLIN NO. Landsbergerstrasse 9.

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

vorzügliche sog. Aluminium-Feder

Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Einbanddecken

für die

Deutschen Verkehrs-Blätter

in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von 1,50 **Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Max Jüdel & Comp.

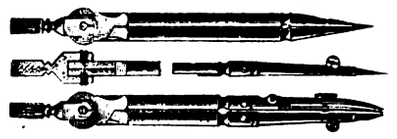
Eisenbahnsignal-Bauanstalt

(Begründet 1873)

Braunschweig.

Reisszeuge

Rundsystem Chicago 1893. 2 Preismed.



22 mal prämiirt. Gegründet 1841.

Clemens Riefler, Nesselwang und München, Bayern.

Illustrirte Preislisten gratis.

Der zahlreichen Imitationen wegen sind sämmtliche von der Firma ausgehende Zirkel mit dem Namen „Riefler" gestempelt.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Maschinenfabrik und Eisengiesserei.

Specialität: Alle Maschinen, Werkzeuge, Schnitte, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.

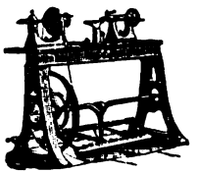
Grösstes Etablissement dieser Branche.

— **Gegründet 1861.** —

Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome.

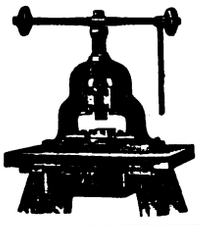
E. K. Fabrik-Marke

Anerkannt bewährteste Constructionen bei vorzüglicher Ausführung. Garantie f. bestes Material.



Illustrirte Preiscourante gratis und franko.

Grosses Lager couranter Maschinen.



Eisenbahnschule Altenberg

— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt. — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. Dresden-Gruna Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „**Saxonia**"
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

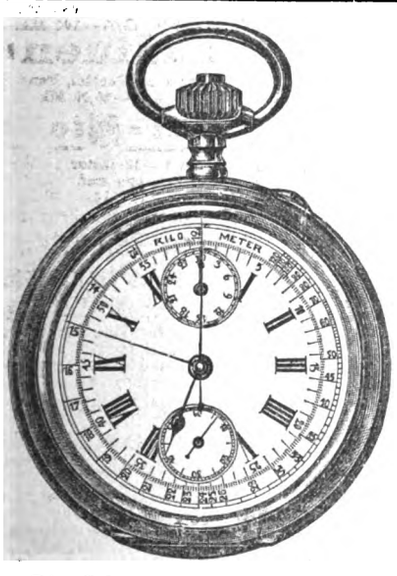
Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**

Silber- und **Alfénide-Geräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen **ohne Bürgschaft** oder **Lebensversicherung** zu verlangen.

Wir machen, durch ein Inserat des **Preussischen Beamtenvereins** gezwungen, darauf aufmerksam, dass dieser **stets**, bevor er ein Kautionsdarlehen giebt, den Abschluss einer Lebensversicherung verlangt, wofür natürlich eine besondere Prämie zu zahlen ist; ferner werden mitunter noch ausserdem ein od. zwei Bürgen beansprucht. Sodann ist beim Preusischen Beamtenverein bei Stellung 3½% Effekten die Differenz zwischen Kurswert und Nennwert **von circa 5% sofort zu zahlen.** Kann der Beamte nicht gleich noch ausserdem 3% zum Garantiefonds, also **zusammen auf einmal 8%** der Kautionssumme zahlen, so hat er in den ersten Jahren für die Kaution zwar jährlich 1% weniger als bei der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft zu entrichten. Dafür muss er aber jährlich an Prämie ca. 2½% und mehr für die Lebensversicherung zahlen; d. h. der Beamte **muss in den ersten Jahren, um eine Kaution vom Preussischen Beamtenverein zu erlangen, jährlich wenigstens ca. 1½% mehr** zahlen als bei der **Ersten Berliner Kautionsgesellschaft**, bei welcher der Kautionssucher eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1½%** und ein jährliches Entgelt von **3½%** von dem noch nicht amortisirten Kurswert zu entrichten hat.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen und der **Kurswert der Effekten baar ausgezahlt.** Prospekte, sowie jede gewünschte Auskunft kostenfrei durch die Direktion.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

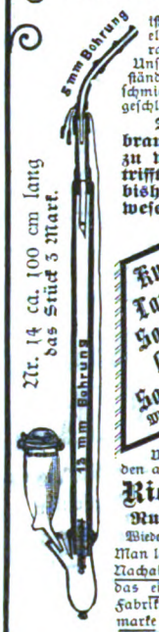
Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis. Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Wring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die Exp. d. Bl.

Welcher, a. höh. Beamter ist einem jungen Mann aus achtbarer Familie, Schüler einer Bahnschule, 25½ Jahr alt, behilflich wegen einer Stelle auf Bureau oder Güterboden als Stationsgehilfe oder desgl. am besten auf einer Station in Leipzig gegen Gratifikation? Offerten unter **P. 100** an die Exped. d. Blattes.

Zu kaufen gesucht:
Vom rollenden Flügelrad
Von A. v. Schweiger-Lerchenfeld.
Gef. Angebote mit Preisangabe an die Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter erbeten.

Zu kaufen gesucht
Jahrgang 1885 u. 1886 d. Deutsch. Verkehrs-Blätter, vollständig u. gut erhalten. Gefl. Offerten mit Preisangabe an die Geschäftsstelle dss. Bl.

SANITÄTS PFEIFE
Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1, an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Kautionen
für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**
auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Inhalt: Die Verkehrs-Verhältnisse der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verkehrs-Beamten. — Ausland. — Technisches. — Vermischtes. — Briefkasten. — Die neue Eisenbahn von Jaffa nach Jerusalem.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 8. Leipzig, den 29. Februar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung“.

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten“ erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Braunschweig.

Die am 9. Februar abgehaltene Monatsversammlung war in Folge der Messe nur schwach besucht, es hatten sich nur 21 Mitglieder eingefunden. Um 4½ Uhr eröffnete der Vorsitzende die Sitzung und wurde zunächst über die Geburtstagsfeier Sr. Maj. des Kaisers Abrechnung gehalten. Alsdann wurden den Mitgliedern die Namen von 9 Aerzten, darunter 7 Spezialärzte, bekannt gegeben, welche sich bereit erklärt haben, die Mitglieder vorkommenden Falls zu ermäßigten Preisen zu behandeln. — Hierauf stellte der Vorsitzende den Antrag, den Eisenbahnarbeitern ebenfalls die Vortheile der Rabattgewährung zu Gute kommen zu lassen und beleuchtete in längerer Rede die Vortheile, die dadurch nicht nur den Arbeitern, sondern auch dem Vereine selbst und auch den Geschäften, mit welchen der Ortsverein abgeschlossen hat, bringen würde. Gegen den Antrag wurde keine Stimme laut, doch wurde auf Wunsch des Vorsitzenden über den Antrag nicht abgestimmt, vielmehr soll derselbe in der nächsten Monatsversammlung, die hoffentlich stärker besucht sein wird, nochmals auf der Tagesordnung erscheinen und alsdann darüber abgestimmt werden. Um 6 Uhr schloß der Vorsitzende mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser die Versammlung.

Bezirksverein Nakel.

Am 9. Februar d. J. fand im Hotel Kaiserhof hierselbst eine vom Vertrauensmann Herrn Bureau-Diätar Lehmann einberufene Versammlung statt, welche die Gründung eines Ortsvereins am hiesigen Orte bezweckte. Der Vertrauensmann eröffnete um 4 Uhr die Versammlung nach einem kurzen Rückblick auf unser heutiges Verkehrswesen mit einem Hoch auf Seine Majestät den Kaiser. Dann führte er in Kurzem die Zwecke und Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins aus. Einstimmig wurde die Gründung des Bezirksvereins beschlossen, und zum Vorsitzenden Herr Lehmann, zum Schriftführer-Kassirer Herr Stations-Assistent Becker II, zum 1. Beisitzer Herr Bodenmeister Grube, zum II. Beisitzer Herr techn. Betriebssekretär Ludwig gewählt. Die nächste Versammlung findet am 23. d. Mts. im Hotel Kaiserhof statt; zur Berathung sollen kommen: Beschlußfassung über Ortsstatuten, Festsetzung regelmäßiger Versammlungen, Abhaltung eines Wintervergnügens. Nachdem der Vorsitzende noch ein Hoch auf das Wachsen, Blühen und Gedeihen des Vereins ausgebracht hatte, schloß der offizielle Theil Abends 9 Uhr.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirksverein Leipzig.

Der Sächsische Landesverein steht im Zeichen des zehnjährigen Jubiläums. Nachdem bereits der Bezirk Chemnitz dasselbe im November v. J. festlich begangen hatte, folgte am 11. Februar unser Bezirk mit einer würdigen und wie wir gleich voraus bemerken wollen, in allen Theilen wohlgelungenen Feier. In der Hauptsache bestand dieselbe außer dem rednerischen Theil in einem von der Kapelle des Infanterie-Regiments Nr. 106 unter Leitung des Herrn Musikdirektor Matthey glanzvoll durchgeführten Konzert, sowie in Meistergesängen des hochrenommirten „Soloquartetts Mendelssohn“ unter Herrn Kapellmeister Dreßler, worauf ein solenner Ball folgte. Der Vorsitzende, Herr Magazinverwalter Möbius, begrüßte die Festtheilnehmer und insbesondere die mit erschienenen Herren Oberbeamten mit herzlichen Worten, und das Vorstandsmitglied, Herr Haubold sprach schwungvoll und packend den vom Dramaturgen des Stadttheaters gedichteten Prolog, in welchem der Eisenbahnerberuf gar trefflich gefeiert wurde. Die Festrede hielt Herr Bureau-Assistent Götze. In fesselnder Weise gab derselbe ein geschichtliches Bild über die Entstehung und die bisherigen Leistungen des Vereins. Ausgehend von der ersten Anregung zur Gründung des Vereins durch die Gartenlaube im Jahre 1885, bei Gelegenheit einer Besprechung der Allg. D. Eisenbahn-Zeitung (Deutsche Verkehrs-Blätter), die sich in ihrem Programm auch die Aufgabe gestellt hatte, die deutschen Eisenbahn-Beamten zu einem Bunde zusammenzuführen, gedachte Redner des von Chemnitz ausgehenden Aufrufes zur Gründung eines sächsischen Landesvereins, welchem binnen Kurzem 2000 Eisenbahn-Beamte folgten. Heute hat der Verein bereits das 6. Tausend überschritten. Der Zweck des Vereins: Förderung der materiellen und geistigen Interessen seiner Mitglieder, Hebung des Standes und Förderung der Interessen des Eisenbahndienstes hat sich, wenn auch noch Wünsche übrig bleiben, reichlich erfüllt. Die Wittwen- und Waisenkasse und die allgemeine Unterstützungskasse, das sind Denkmäler, die ernste, fleißige und treue Arbeit geschaffen hat. Jedermann muß heute erkennen, daß eine gar gewaltige Kraft in einem engeren Zusammenschluß liegt und daß auch Großes geleistet werden kann, ohne daß erhebliche Opfer vom Einzelnen gebracht werden müssen. An uns ist der Wahlspruch wahr geworden: „Viele Wenig machen ein Viel, vereinte Kräfte führen zum Ziel.“ Das verflossene Jahrzehnt brachte uns an reinen Einnahmen die stattliche Summe von nahezu 300 000 Mark; im gleichen Zeitraume wurden an Unterstützungen und Darlehen gewährt etwa 120 000 Mark; unserem Bezirksverein allein war es möglich gegen 30 000 Mark zu Unterstützungen zu gewähren. Den Damen dankte Redner, insofern als sie, ohne geldliche Opfer zu bringen, den Verein förderten, verdankt doch derselbe den größten Theil seines Vereinsvermögens von 160 000 Mark den Einrichtungen auf wirthschaftlichem Gebiete! „Schreiten wir auf der betretenen Bahn weiter, auch die noch Fernstehenden werden die Nützlichkeit unserer Ziele noch erkennen!“ Bei der günstigen Vermögenslage des Vereins ist es nicht ausgeschlossen, daß auch bald noch an weitere Wohlfahrtseinrichtungen (Kautions-Darlehnskasse, Töchterheim u. s. w.) gedacht werden kann.

Gleich den materiellen sind auch die geistigen Bestrebungen des Vereins von stetem Erfolge gewesen. Durch Vorträge, Einrichtung von Bibliotheken, Diskussionsabende, durch die Herausgabe von Lehrbüchern ist manche Gelegenheit zur beruflichen Fortbildung gegeben worden. Nicht zu vergessen ist auch unser Vereinsorgan, das sich schon vielfach als ein gar einflußreiches Ding erwiesen hat. Ohne dasselbe wäre unser Verein gewiß nicht zu dem Ansehen gelangt, in welchem er jetzt steht, ohne dieses Organ so manche Anregung und mancher Meinungsaustausch unmöglich gewesen. Getrost kann unser Verein der Zukunft entgegenblicken, er ist fest begründet; dazu haben wir uns das Wohlwollen und die Achtung unserer hohen und höchsten Behörden erworben.

Mit dem Ausdruck größter Dankbarkeit gedachte Redner zum Schluß derjenigen Berufsgenossen, die besonders die schönen Erfolge herbeigeführt haben. Den größten Theil derselben danken wir unserem hochverdienten Begründer und noch jetzt an der Spitze des Vereins stehenden Hauptvorstand, Herrn Fischer-Chemnitz, er hat sich als der rechte Mann an der rechten Stelle gezeigt. Ihm zur Seite stehen treue und tüchtige Mitarbeiter, die Bezirksvereins- und Ortsgruppen-Vorstände. Noch besonders dankbar haben wir aber zu gedenken des Leiters unseres Bezirksvereins Leipzig, Herrn Magazin-Verwalter Möbius, der heute auf ein volles Jahrzehnt seiner ersprießlichen Vereinsthätigkeit zurückblickt und der durch seinen regen Eifer, wie durch seine reichen Erfahrungen unter Hintansetzung persönlicher Verhältnisse ganz besonders segensreich wirkte.

Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät den König Albert schloß die in allen Theilen fesselnde Rede.

Jubel erweckte die Verlesung einer Anzahl von Telegrammen früherer nach auswärts versetzter Vorstandsmitglieder (der Herren Dietzmann, Dietzel, Damm, Zimmermann, Müller) und insbesondere des Hauptvorstandes Herrn Fischer-Chemnitz, welcher den Fest-

Digitized by Google

theilnehmern zuruft: „Es bewähre sich Einigkeit und Treue auch im zweiten Jahrzehnt.“

Daß ein solenner Ball, an dem Alt und Jung sich bis zum Morgengrauen ergötzten, das schöne Fest beschloß, bleibe der Vollständigkeit halber nicht unerwähnt.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betreffend Kautionsstellung.

Zu sehr günstigen Bedingungen bewirken wir Kautionsstellungen in jeder beliebigen Höhe ohne Bürgschaft für alle Beamten, ob Vereinsmitglieder oder nicht. Bereits gestellte Kautionen können beliehen werden. Anträge nimmt entgegen

Betreffend Restgelder für Vereinsabzeichen.

Aus dem Vorjahre sind einige Vereinsabzeichen noch nicht bezahlt. Behufs ordnungsmäßigen Abschlusses der Jahresrechnung bitten wir dringend um Berichtigung. Auch nochmals um Einsendung der noch immer in Rest befindlichen Beiträge aus 1895.

Veränderungs-Nachweisung.

(Die Herren Vertrauensmänner wollen hiervon Notiz nehmen.)

Laufende Nr.	Namen.	Charge.	Von Station	Bez.	Nach Station	Bez.
1	Treptow	Lok.-Führ.	Kirchhain-Dobrilugk	27	Leipzig	128
2	von Euen	Stat.-Ass.	„	„	Halle a. S.	138
3	Schulz	St.-Vorst.	Goslar	7	Oschersleben	39
4	Geffers	Bremser	Elsterwerda	27	Güsten	30
5	Heldt	Stat.-Ass.	Schönfee	14	Dahmsdorf-Müncheberg	33
6	Schlag	Lok.-Führ.	Gera	148	Weißenfels	79
7	Abelius	Bremser	Crefeld	47	M.-Gladbach	55
8	Ditzum	Stat.-Ass.	„	„	Breyell	74
9	Martin	Weichenst.	Namslau	18	Birawa	166
10	Schuster	„	Bischweiler	137	Bischheim	53a
11	Schumann.	Lok.-Führ.	Leipzig	128	Weißenfels	79
12	Druschke	Stat.-Ass.	Burg	30	Halberstadt	5
13	Cuny	Packmstr.	Halberstadt	5	Berlin L. B.	144
14	Barnutz	St.-Vorst.	Osnabrück	36	Gütersloh	94
15	Hefner	„	Straßburg-Neudorf	53a	Novéant	113
16	Busse	Stat.-Ass.	Straßburg	53a	Rufach[1])	134
17	Füsser	„	Straßburg-Neudorf	„	Colmar	„
18	Engler	„	Straßburg	„	Schlettstadt	„
19	Loosmann	„	„	„	Mülhausen	52
20	Wolff 3	„	„	„	Sierck	131
21	Ebelmann	„	Schlettstadt	134	Altmünsterol	52
22	Harazin	St.-Diätar	„	„	Straßburg	53a
23	Flöhr	Stat.-Ass.	Colmar	134	Sulz i. Els.	52
24	Fitzau	St.-Verw.	Faulbrück	—	Charlottenbrunn[2])	—

[1]) als Stations-Vorsteher. [2]) als Stations-Vorsteher.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor. Schwitzky, Buchhalter.

Ortsbezirk Berlin.

Vortrag.

Am Dienstag, den 25. dss. Mts., Abends 8 Uhr findet im oberen Saale der „Viktoria-Säle“, Leipzigerstraße 134, der nächste Vortrag statt. — Thema: „**Die Röntgen-Strahlen**“. Hierauf **General-Versammlung** des Ortsbezirks. Tagesordnung: 1. Deckung des durch den Kaiser-Kommers entstandenen Deficits. 2. Neuwahl eines stellvertretenden Vorsitzenden, Neuwahl eines Schriftführers, Neuwahl zweier Vertrauensmänner. 3. Verbandstag Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine in Berlin 1896. Die Mitglieder erhalten nach A. V. 677/95 freie Fahrt.

Berlin, den 17. Februar 1896.

Der Bezirks-Vorstand.
Scharr, Vorsitzender.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Zwickau.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 22. März im „Hotel Roitzsch“ (Hermannstraße) statt. Beginn pünktlich Nachmittags 3 Uhr. Etwaige Anträge bitten wir bis spätestens den 8. März an den mitunterzeichneten Vorsitzenden einzusenden (§ 17 der Satzungen).

Zwickau, am 14. Februar 1896.

Der Bezirksvorstand.

J. Hammerschmidt,	H. Hölzel,	L. Vogel,
d. Zt. Vorsitzender.	d. Z. Kassirer.	d. Z. Schriftführer.

Bezirk Lausitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 8. März 1896 im oberen Gesellschaftszimmer des „Bierpalastes“ in Bautzen statt. Beginn 3 Uhr Nachmittags.

Tagesordnung: 1. Bericht über den Stand des Bezirksvereins. 2. Ablegung der Jahresrechnung. 3. Neuwahl von 4 Bezirks-Vorstandsmitgliedern. 4. Neuwahl von 4 Ausschußmitgliedern. 5. Wahl von 3 Rechnungs-Revisoren nebst Stellvertretern. 6. Wahl der Abgeordneten zur ordentlichen Abgeordneten-Versammlung in Chemnitz. 7. Anträge.

Um zahlreichen und pünktlichen Besuch wird gebeten.

Bautzen, am 17. Februar 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Hüttig,	Schmidt,	Schneider,
Vorsitzender.	Schriftführer.	Kassirer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

1. Die geehrten Vereinsmitglieder werden jetzt schon in Kenntniß gesetzt, daß die diesjährige **Landesversammlung**, in Verbindung mit einer allgemeinen Landesfeier, am Sonntag, den 21. Juni d. J. in Ulm stattfindet.

2. Die Bezirksvereine werden daran erinnert, daß Anträge für die nächste Landesversammlung längstens bis 1. Mai d. J. an den Landesvorstand einzusenden sind.

3. Mit der nächsten Vereinszeitung werden Formulare zu den Jahresberichten ausgegeben, mit der Bitte um rechtzeitige Einsendung.

4. Die Bezirksvorstände und Bezirkskassiere werden ersucht, darauf zu sehen, daß die Geldlieferungen für Ende März sämmtlich im Monat April gemacht werden, damit ein rechtzeitiger Rechnungs-Abschluß möglich wird.

Stuttgart, den 16. Februar 1896.

Für den Landesvorstand: Fraenkel.

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Gutachten der Vereins-Verwaltung.*)

Die Untersuchungs-Kommission kann nach gründlicher Prüfung des vorliegenden Falles den Lokomotivführer J. nicht vollständig davon freisprechen, den Unfall durch Nichtbeachtung der für ihn bestehenden Vorschriften mit herbeigeführt zu haben. Zugegeben auch, daß die auf der Station B. bestehenden eigenthümlichen Zustände und Vorschriften, denen entgegen zu handeln dem Führer gegenüber Seitens der Stationsbeamten als nicht dienstliches Interesse angesehen wird, eine Annahme, die keiner Erklärung weiter bedarf und die besser unterblieben wäre, so mußte er doch die ihm gegebene, für den Bahnhof besonders angeordnete Bestimmung wegen der Einfahrt bei außergewöhnlichem Anhalten beachten und nicht auf irgend ein Handsignal, das auf einem größeren Bahnhof, wo verschiedene Rangirbewegungen zu gleicher Zeit vorgenommen werden, häufig zu Irrungen führt, ohne Weiteres einfahren. Die Station trifft durch eine solche Handhabung des Dienstes allerdings die Schuld mit und muß dieselbe in dem vorliegenden Falle unbedingt dafür mit verantwortlich gemacht werden. Indessen darf sich doch der Lokomotivführer, wenn er nach den für ihn bestehenden Vorschriften handelt, nicht beirren lassen, denn es wird kein den Außendienst versehender gewissenhafter Beamte demselben einen Vorwurf machen, wenn er nach der Instruktion handelt.

Es ist aber auch zu Gunsten des Führers ein in den örtlichen Verhältnissen bezw. Anlagen des Bahnhofes B. liegender Umstand in Betracht zu ziehen. Das ist der aus der Zeichnung sowohl, als aus den Angaben des Führers hervorgehende Umstand, daß der Bahnhofsabschlußmast nicht in der gehörigen Entfernung von der nächsten Weiche angebracht ist. Nach den Bestimmungen der Betriebs-Ordnung für die Haupt-Eisenbahnen Deutschlands muß die Entfernung mindestens 300 Meter betragen. Diese Bestimmung mußte bei der Signalanlage des genannten Bahnhofes um so mehr beachtet werden, als an der hier in Frage kommenden Stelle die Gleise nach der Zeichnung in einem Gefälle von 1 : 60 Meter liegen. Wäre die angegebene Entfernung hier innegehalten, so hätte der Führer einerseits bei dem zur Zeit herrschenden leichten Nebel das jedenfalls für eine Rangirbewegung geltenden sollende Signal 28a nicht wahrnehmen können und wäre dieser dann durch dasselbe natürlich auch nicht zum Einfahren verleitet worden. Anderseits lag dann die Wahrscheinlichkeit oder gar Gewißheit vor, daß die bei dem Rangiren thätigen Bediensteten oder der Endweichensteller das nicht gewollte Herannahen des Güterzuges 1874 rechtzeitig bemerkten und dann diesem oder der Rangirabtheilung früh genug das Haltesignal gaben, wodurch der Zusammenstoß vermieden worden wäre.

Sodann ist auch wohl als sicher anzunehmen, daß, wenn der Abschlußmast die vorgeschriebene Entfernung gehabt hätte, die Rangirabtheilung ihren bedeutend kürzeren Weg in der Zeit, die der Führer vom Augenblick des Wahrnehmens des für die besagte Abtheilung gegebenen Signals 28a zum Zurücklegen der dann vielfach längeren Strecke bis zur Weiche 90b 90a gebrauchte, zumal Zug 1874 sehr langsam fuhr, zurückgelegt gehabt haben würde, in welchem Falle das Zusammentreffen ebenfalls unterblieben wäre.

Böse Absicht oder grobe Pflichtverletzung kann dem Lokomotivführer J. nach unserer Ansicht nicht beigemessen werden und wird demselben die Hilfe des Vereins voll und ganz zu Theil werden müssen.

*) Soweit es der Raum gestattet und diese Gutachten weiteres Interesse haben, bringen wir dieselben hier zum Abdruck und damit zur allgemeinen Kenntnißnahme. D. Schriftl.

Digitized by Google

Nr. 9. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 27. Februar 1896. München.

Eine Verwaltungs-Neuordnung bei den Sächsischen Staatseisenbahnen in Sicht?

„Sachsen ist kein Land für unsichere Experimentalversuche." Diese in dem weniger bedeutenden Größenverhältnisse des Landes zu anderen Staaten wurzelnde Ansicht ist kürzlich wieder vom Regierungstische in den Kammerverhandlungen vertreten worden, und in der That finden wir diesen Grundsatz auch durch die Besonnenheit in der Durchführung von Reformen auf verschiedenen Gebieten bestätigt. Um so anerkennenswerther ist es, wenn nicht gezögert wird, mit Erfolg in anderen Staaten durchgeführte Neuerungen auch in Sachsen zur Geltung zu bringen. Es sei beispielsweise nur an die Bahnsteigsperre erinnert, die sich in Preußen bewährte und jetzt, nachdem man sich der Vortheile und des Nutzens, die durch dieselbe geschaffen wurden, vergewissert hatte, auch in Sachsen zur Einführung gelangte. Wie uns eine kürzlich erschienene, bei Joh. Päßler in Dresden als Manuskript gedruckte Schrift: „Beitrag zur Neuordnung der Verwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen" belehrt, scheint man nun auch im Begriffe zu stehen, den verschiedentlich verbesserungsbedürftigen Bau der Verwaltungsordnung einer Renovation zu unterziehen.

Als man in Preußen auf die Idee verfiel, zu reformiren, da wurde man hauptsächlich getrieben von der ungünstigen Finanzlage, die ja auch die Gehaltsaufbesserungen der Beamten leider nun schon so und so viele Male wegen vermeintlich nothwendigerer Ausgaben zurückdrängte. Irgendwo mußten Ersparnisse gemacht werden, und so fielen die organisatorischen Verhältnisse der Eisenbahnen zum Opfer. Hiernach wäre die erzielte Geschäftsvereinfachung nur Mittel zum Zweck gewesen, wie dies auch die dem Landtage seiner Zeit vorgelegte Denkschrift unumwunden zugiebt. Wenn auch die Frage nach dem richtigen Verwaltungssystem und der zweckmäßigsten Organisation in der Praxis wie in der Wissenschaft erst zum Theil geklärt ist, so müssen wir es doch als eine glückliche Manipulation bezeichnen, die Preußen vornahm, als es die Geschäftsführung in den oberen Stellen und damit das Schreibwerk vereinfachte. Allerdings hat es bis heute, trotzdem wir dem Geschehenen die Anerkennung nicht versagen wollen, noch nicht vermocht, die hiermit im Zusammenhang stehende Ausbildung tüchtiger Berufsfachmänner und die Besetzung der höheren Stellen durch solche einer befriedigenden Lösung entgegenzuführen.

Seit man sich überzeugt hat, daß die Reorganisation in Preußen nicht zum Schaden der Wirthschaftlichkeit und ohne Gefahr für die einwandfreie Geschäftsabwickelung geschehen ist, hat man auch in anderen Staaten Veranlassung genommen, die bestehenden Verhältnisse auf die Verbesserungsbedürftig- und Fähigkeit einer kritischen Musterung zu unterwerfen. Obgleich für Sachsen in wirthschaftlicher Hinsicht analog dem preußischen Vorgehen keine zwingenden Gründe zur Reform vorliegen, so ist doch das Bestreben, die Fortschritte der Zeit nützlich zu verwerthen, nur löblich. Für seinen Theil an der Lösung dieser Aufgabe mitzuwirken, hat der anonyme Verfasser des eingangs erwähnten Schriftchens einige Fingerzeige geben zu sollen geglaubt. Wir wären nun aber seinen Ausführungen mit größerem Interesse gefolgt, wenn die Schrift mit besserer Berücksichtigung der Allgemeinheit abgefaßt wäre und nicht den einseitigen Standpunkt des Bautechnikers als Motto trüge. Die bisherige historische Entwickelung des Eisenbahnwesens mag ihn allerdings in der Meinung bestärkt haben, daß nur der Ingenieur berufen sein könne, in Zukunft den ausschlaggebenden Machtfaktor in der Verwaltung der Eisenbahnen zu bilden. Unserer Meinung nach muß die zukünftige Verwaltung in ganz anderen Händen liegen. Nur in der unabweisbaren fachakademischen Ausbildung können wir die sichere Grundlage einer zweckmäßigen Verwaltung erblicken. Die Lehre von den Eisenbahnen mit zugehörigen Disziplinen muß zu einer speziellen Eisenbahnwissenschaft, umfassend die Eisenbahntechnik, Eisenbahnökonomie, Eisenbahnpolitik, das Eisenbahnrecht, die Geschichte und Statistik des Eisenbahnwesens, erhoben werden und an unseren Hochschulen Vertretung erhalten. Sollte, was im Berg- und Forstfach schon längst durchgeführt wurde, nicht ebenso gut im Eisenbahnfach möglich sein?

Soweit wir aber noch mit den jetzt gegebenen Verhältnissen zu rechnen haben, werden wir auch die Schrift in der Hauptsache aus diesem Gesichtspunkte zu betrachten haben. Dieselbe zerfällt in vier Abschnitte: die Einleitung, die bestehende Organisation der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, die Verwaltungsordnung der Königl. Preußischen Staatseisenbahnen und die Neuordnung der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.

Mit der Definition des Begriffes „Verwaltungsordnung" beginnend, wird in der Einleitung der wohl kaum anfechtbare Satz wiederholt, daß die beste Organisation die sei, bei welcher das Prinzip der möglichsten Arbeitstheilung in der Ausführung vorherrsche und welches in der oberen Leitung einer einheitlichen Verbindung aller verwandten Arbeiten zustrebe.

„Alle die räumlich getrennten und sachlich verschiedenen Arbeiten müssen aber bei Erledigung des Transportgeschäftes mit dem geringsten Aufwand an Zeit, Arbeit und Kosten zu einer Gesammtleistung verschmolzen werden. Vollkommen kann dies nur geschehen, wenn ein Kopf, ein Wille den Transport von Anfang bis Ende begleitet."

Weiter wird dann gesagt, daß der Erreichung dieses Ideales enge Grenzen gesteckt seien, da es dem Einzelnen nicht möglich sei, seinen Wirkungskreis soweit auszudehnen, als es die räumlichen Grenzen der Transporte erfordern. Dem ist aber entgegen-

Digitized by Google

zuhalten, daß dem Sinne dieses Erfordernisses wohl genügt wird, wenn der Transport in den räumlich getrennten Gebieten eine gleichmäßige Behandlung auf Grund einer gleichlautenden Direktive erfährt. Die Mitwirkung einer bestimmten Person von Anfang bis Ende zur Erreichung der Einheitlichkeit bei dem Transportgeschäfte ist ganz entbehrlich.

Es ist leicht nachweisbar, daß die Arbeitstheilung bei der allmählichen Entwickelung des Eisenbahnwesens zu sehr in die Breite gegangen ist und die Arbeitsvereinigung zurückgedrängt hat, nicht haltbar ist jedoch die These, daß die gegenwärtigen Klagen über Mängel im Eisenbahnwesen, die fast aller Orten erschallten, weil sich Hindernisse und Störungen in der Abwickelung des Transportgeschäfts gezeigt hätten, die bei den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs immer fühlbarer würden, in dem Mangel geeigneter Gliederung der Verwaltungsgeschäfte zu suchen seien. Zunächst ist es nicht erwiesen, daß sich gerade gegenwärtig die Klagen über die Unzulänglichkeit der Verkehrseinrichtungen und Transportmittel gemehrt hätten, zugegeben aber auch, es wäre dies der Fall, so würde deren Ursache hauptsächlich in den gesteigerten Anforderungen der Interessenten und des Verkehrs liegen. Man hat sich eben mit der Zeit und durch das verwaltungsseitige Entgegenkommen in den Wahn versetzt, unter Hintansetzung der soliden Fundamentirung das Möglichste der Leistungsfähigkeit unseres Transportinstitutes zur persönlichen Bequemlichkeit und geschäftlichen Nutzung verlangen zu können. Weiter können wir die Ansicht nicht theilen, welche die Unregelmäßigkeiten in der Abwickelung des Transportgeschäfts der inneren Verwaltungsordnung zur Last legt. Transportgeschäft und Verwaltungsordnung sind in diesem Falle weit auseinander zu halten. Versteht man unter Transportgeschäft die Handlungen, deren es von dem Zeitpunkte der Uebernahme einer Sendung ab bis zu deren Ablieferung an den Adressaten bedarf und im Personenverkehr der Verrichtungen und Leistungen, die zur Beförderung einer Person von dem Augenblicke an, wo dieselbe der berufenen Stelle die Absicht kundgiebt, sich befördern zu lassen, bis zum Verlassen des Bahnhofes am Zielpunkte, erforderlich sind, so muß als Voraussetzung gelten, daß bis zu dem erwähnten Zeitpunkte alle die Einrichtungen und Maßregeln getroffen sind, welche zur Erledigung des Transportvertrages unbedingt nöthig waren. Hier ist sonach der inneren Verwaltung eine natürliche Grenze gezogen, ihre Thätigkeit fällt, abgesehen von Unfällen, die man doch wohl zu den Ausnahmen rechnen darf, in die Zeit vor oder nach Erledigung des Transportvertrages, oder sie ist, wie bei Güterbeschädigungen pp. nicht unmittelbar an die zweckmäßigste Organisation gebunden. Die Einholung der Genehmigung der höheren Stelle für Abwickelung außergewöhnlicher Transportgeschäfte bei Ausnahmen von bestehenden Bestimmungen kann aber jedenfalls als Störung oder Hinderniß nicht betrachtet werden. Aber selbst wenn niedere Verwaltungsinstanzen mit einer weitergehenden Befugniß ausgestattet werden, kann dieselbe nur für einen engeren Kreis von Vortheil sein, da zwischen den einzelnen Dienststellen doch wieder eine räumliche Trennung, wenn auch eine geringere, bleibt. Die Berührung der Verwaltungs- und der Transportgeschäfte in den zu erlassenden einheitlichen Transportbestimmungen kann bei Behandlung der Frage, ob eine zweckmäßige Organisation dem Transportgeschäft Erleichterung verschafft, nicht in den Vordergrund gestellt werden, da eine einzelne Instanz in den meisten Fällen nicht in den Stand gesetzt ist, selbständig Bestimmungen zu bearbeiten und zu erlassen, sondern sie ist hierin mehr oder weniger auf die Mitwirkung anderer Instanzen angewiesen. Wir bleiben deshalb dabei, daß die Ursachen von Störungen und Hindernissen im Transportgeschäft an einer ganz anderen Wurzel zu beschneiden sind, als an der inneren Verwaltungsorganisation.

Der zweite und dritte Abschnitt der Schrift sind belanglos und können, weil allenthalben bekannt, übergangen werden.

Im vierten Abschnitte, die Neuordnung betreffend, kommt dann der Verfasser zu dem Ergebniß, daß die Reorganisation in Sachsen im Wesentlichen auf Grund der preußischen Vorgänge zu erfolgen haben wird, die jetzigen Bauinspektionen werden einfach in Betriebsinspektionen umgewandelt und die jetzigen Betriebsoberinspektionen, weil schon derzeit nur Durchgangsinstanzen und entbehrlich, ebenso wie Verkehrsbureau und Transportoberinspektion, aufgehoben. Nun ist aber der Herr Verfasser noch nicht zufrieden damit, daß er neben seinen bautechnischen Arbeiten auch die Aufsicht über den Betriebsdienst erhalten soll, sondern er will ohne Schwierigkeiten auch noch den Verkehrsdienst mit übernehmen, denn „schon jetzt ist der Bauinspektor in Folge seiner Aufsicht über das Grundeigentum, über alle baulichen Einrichtungen der Strecke, wie der Bahnhöfe, mit den Verhältnissen der Verkehrsstellen seiner Abtheilung völlig vertraut, er kennt das Stationspersonal und alle seine Pflichten aus täglicher Anschauung, aus den Verträgen über Lagerplätze und Zweiggleisanlagen, die hauptsächlichsten Verkehrsinteressenten, kurz alles, was mit der Eisenbahnverwaltung in direkter Verbindung steht. Namentlich ist ihm aber der äußere Stationsdienst geläufig, weil er wegen der Bahnunterhaltungsarbeiten mit der Bestimmung der Gleise den vorkommenden Zugs- und Rangirbewegungen, den Signalen und Sicherheitseinrichtungen vertraut sein muß. Ebenso wird es angemessen sein, die Angelegenheiten des Fahrdienstes in die Hand des Betriebsinspektors zu legen, weil die Bildung der Züge, ihre Belastung und Bremsbesetzung natürlich mit den ihm genau bekannten Richtungs- und Neigungsverhältnissen der Bahn in engem Zusammenhange steht. Ja, es dürfte in Sachsen vielleicht zu empfehlen sein, auch die Erledigung des Verkehrsdienstes (in gewissem beschränkten Umfange) nicht besonderen Verkehrsinspektoren, sondern dem Betriebsinspektor mit zu übertragen."

In dieser Anschauungsweise und auf dieser Grundlage bewegen sich die gesammten Reformvorschläge der Schrift. Ein Land, das so universell veranlagte Ingenieure zu den seinen zählte, könnte man nur bestens beglückwünschen, vorläufig kann es uns aber der Verfasser nicht verübeln, wenn wir, bei aller Hochschätzung des Genies und der Thatkraft unserer Baubeamten auf heimischem Gebiete, in die geschilderten Fähigkeiten Zweifel nicht gerade der gelindesten Natur setzen. Die damit bekundete Geringschätzung der Leistungen und Arbeiten, die jetzt dem Betriebs- und Verkehrsdienst zufallen, kann im Wesentlichen nur der Oberflächlichkeit, mit der er sich von dem Wesen und dem Umfang dieser Dienstzweige Kenntniß verschafft hat, entsprungen sein. Wir können dagegen aus seinen eigenen Fachgenossenkreisen das Urtheil zitiren, daß der Techniker den Aufgaben, die ihm auf diesen Gebieten gestellt werden, durchaus nicht gewachsen ist. Auch wir geben zu, daß die technischen Wissenschaften eine gewisse Basis für die Ausübung des Betriebsdienstes bilden und zwar insoweit, als es selbstverständlich ist, daß der Techniker (allerdings derjenige des Maschinenfaches) in der Beherrschung des Werkzeuges, welches sein Können lieferte, eine nicht zu verkennende Stütze für seine Thätigkeit auf den mehrfach erwähnten Gebieten findet, damit ist aber noch nicht die Fertigkeit zur Verwaltung und Leitung derselben verbunden. Zudem nehmen andernfalls wieder die Unterhaltung und fortwährende Erweiterung der Bahnanlagen den Techniker vielfach so in Anspruch, daß er öfters nicht im Stande ist, diesen Anforderungen in wünschenswerther Weise zu entsprechen. Dieser Kalamität könnte jedoch nach der Meinung des Verfassers dadurch gesteuert werden, daß den Betriebsinspektionen im Bedürfnißfalle ein Regierungsbaumeister beigegeben würde. Dabei wäre natürlich nicht ausgeschlossen, daß diesem mit noch weniger Erfahrungen und Sachkenntniß ausgestatteten Beamten ab und zu auch Arbeiten des Betriebs- und Verkehrsdienstes zu selbständiger Behandlung anfielen und der Uebelstand würde nur umso größer.

Mag auch der Betriebsdienst zum großen Theil in seiner Umfassung der Personalangelegenheiten, der Material- und Inventarverwaltung, des Zugsdienstes, Sicherheitsdienstes an Telegraphen, Signalen, Weichen und Wegeübergängen mehr ein mechanisch-technischer sein und sich auf den technischen Wissenschaften aufbauen, so erfordert doch seine Beherrschung, auf die es allein bei wichtigen Entscheidungen in den leitenden Stellen ankommt, nicht bloß ein oberflächliches Studium von außen, sondern jeder Eingeweihte wird uns bestätigen, daß hierzu ein tieferes Eindringen in die Materie unerläßlich ist. Wieviel weniger aber wird ein Techniker den auf den Grundlagen des bürgerlichen und Handelsrechtes beruhenden Verkehrsdienst in nur einigermaßen genügender Weise beherrschen können, da er vor der Uebernahme dieser Geschäfte so gut wie gar keine Kenntniß hatte. Er wird sich da, wie dies zum Theil schon heute wahrnehmbar ist, auf das Urtheil der ihm beigegebenen Subaltern-Betriebsbeamten einzig und allein verlassen und das willenlose Werkzeug derselben wohl oder übel abgeben müssen. Diese Vermuthung hat der Verfasser schon jetzt nicht ganz unterdrücken können, denn er hebt die Beigabe von Hülfskräften aus dem Betriebs- und Verkehrsdienst besonders hervor. Ob eine derartige Reorganisation den Zwecken der Verwaltung entsprechen würde, möchten wir billig bezweifeln, wir würden damit nur in Zustände verfallen, die hinter den jetzigen noch zurückständen. Wie steht es dann aber mit der speziellen Technik, wenn ihren Jüngern allerhand andere Gebiete zur Bearbeitung überwiesen werden, die ebenso einen ganzen Mann erfordern, wie jene? Sie muß unwillkürlich verflachen. Die Eisenbahnen werden aber auch künftig die tüchtigsten Techniker von Beruf nicht entbehren können und die Aufsichtsbehörden werden da von selbst auf den Weg gewiesen, der zur Heranziehung befähigter Kräfte einzuschlagen ist.

Jedem, der in den Verhältnissen arbeitet, ist bekannt, daß die Anordnungen der bautechnischen Dienststellen für den Betrieb nicht immer die zweckmäßigsten sind und den Anforderungen der Praxis nicht immer in entsprechender Weise Rechnung tragen. Bei den meisten Maßregeln würde dies um ein Bedeutendes vor-

Digitized by Google

theilhafter geschehen können, wenn man die Mitwirkung erfahrener Betriebsbeamter nicht verschmähte. Diese Einsicht hat bei unseren höchsten Behörden schon längst Platz gegriffen, viele schwierige Fragen werden höheren Betriebsbeamten zur Begutachtung vorgelegt und wichtige Entscheidungen werden oft erst nach Gehör und nach dem Vorschlage desselben getroffen. Dieser Mitwirkung glaubt der Verfasser in Zukunft ohne Weiteres entrathen zu können, und er giebt damit den besten Beweis von seiner mangelhaften Orientirung. Wir haben die Ueberzeugung, daß unsere höchste Behörde künftig in noch weit stärkerem Maaße, als dies gegenwärtig der Fall ist, auf die Mitarbeit befähigter Betriebsbeamter wird zukommen müssen, solange mit dem bisherigen System der Ausbildung nicht gebrochen wird. Für den Eisenbahnbetrieb kommt es darauf an, Beamte heranzubilden, die mit den für ihre Funktion erforderlichen theoretischen Kenntnissen ausgerüstet, aber vor allen Dingen für das Eisenbahnleben, und durch dasselbe gebildet sind. An diesen fehlt es aber zur Zeit noch und es wird die ernste Aufgabe unserer Behörden sein müssen, dieser Frage unausgesetzt ihr vollstes Augenmerk zu widmen. Gangbare Wege sind in dieser Beziehung schon mehrere bezeichnet worden und auch Wege, in deren Befolgung den Betriebsbeamten die nöthige Berücksichtigung zu Theil wird. Sachsen würde sich wahrlich ein Verdienst erwerben, wenn es in diesem Falle aus seinem System der Zurückhaltung herausträte und zunächst einmal der Forderung nach fach-akademischer Ausbildung entgegenkäme. H.

Vorschriften über die Meldung

der Eisenbahnunfälle für die Deutsche Eisenbahnstatistik.

Nach einer Bekanntmachung des „Deutschen Reichsanzeigers" gelten seit 1. April v. J. neue Vorschriften, die für unsere Leser von besonderem Interesse sind. Nach diesen Vorschriften sind Betriebsunfälle im Sinne der Statistik:

I. Entgleisungen. A. auf freier Bahn. Entgleisungen von Lokomotiven oder von Wagen fahrplanmäßiger Züge (einschließlich der Sonderzüge), auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind. Die Meldung hat nur dann zu unterbleiben, wenn das entgleiste Fahrzeug ohne nennenswerthen Schaden zu erleiden oder anzurichten, von selbst wieder auf die Schienen aufgelaufen ist. Entgleisungen von Draisinen und Bahnmeister-(Roll-)wagen sind nicht als Entgleisungen, sondern als „sonstige Betriebsunfälle" anzusehen und in Spalte 56 aufzunehmen, falls dabei Personen zu Schaden gekommen sind.) Unter dem Ausdruck „zu Schaden gekommen" ist hier und im Folgenden verstanden, daß eine Person getödtet wird oder eine Körperverletzung erleidet, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 14 Tagen zur Folge hat. Verletzungen, die eine kürzer dauernde Arbeitsunfähigkeit bedingen, sind als Unfälle im Sinne der Statistik nicht zu betrachten. Wenn jedoch eine erhebliche Verletzung stattgefunden hat, ohne daß die Dauer der Arbeitsunfähigkeit nachzuweisen wäre, wie dies bei Verletzungen von Reisenden und fremden Personen vorkommen kann, so ist eine solche Verletzung als ein Unfall zu betrachten und demgemäß zu melden. B. In Stationen. a. Entgleisungen ein- und ausfahrender Züge oder fahrplanmäßig fahrender Lokomotiven, auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind. Die Meldung hat nur dann zu unterbleiben, wenn das entgleiste Fahrzeug, ohne nennenswerthen Schaden zu erleiden oder anzurichten, von selbst wieder auf die Schienen aufgelaufen ist. b. Entgleisungen beim Rangiren, wenn dabei 1. Personen zu Schaden gekommen oder 2. Fahrzeuge, Gleise oder sonstige Bahneinrichtungen erheblich beschädigt worden sind. (Als „erheblich" ist eine Sachbeschädigung dann anzusehen, wenn der muthmaßliche Schaden an Betriebsmaterial, Gleisen und sonstigen Bahneinrichtungen 1000 Mk. übersteigt.) Zu den Rangirbewegungen sind auch die Bewegungen zu rechnen, die mit fahrplanmäßigen Zügen oder in ihren Theilen während des Aufenthalts auf den Stationen vorgenommen werden.

II. Zusammenstöße. A. Auf freier Bahn. Zusammenstöße von Zügen oder einzeln fahrender Lokomotiven mit anderen Zügen, Lokomotiven oder mit Eisenbahnwagen, die sich von Zügen getrennt haben oder von Stationen abgelaufen sind, auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind. B. In Stationen. a. Zusammenstöße ein- und ausfahrender Züge oder fahrplanmäßig fahrender Lokomotiven mit anderen Zügen, Lokomotiven oder Eisenbahnwagen, auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind. b. Zusammenstöße rangirender Züge, Zugtheile der Lokomotiven mit Zügen, Lokomotiven oder Eisenbahnwagen, wenn dabei eine der Voraussetzungen bei I B b 1 und 2 zutrifft. Das Zusammenstoßen von Wagen und Wagengruppen, die beim Rangiren auf dasselbe Gleis abgelassen werden, oder die beim Ablaufen, oder nachdem sie von der Lokomotive abgestoßen sind, in den Weichen zusammentreffen, sind nicht als „Zusammenstöße", sondern als „sonstige Betriebsunfälle" anzusehen. Sie sind in Spalte 56 aufzunehmen, falls dabei Personen zu Schaden gekommen sind. Ebenso ist das Auffahren eines Zuges auf einen festen Gegenstand (Prellbock, Rampe, Bahnsteig 2c.) zu den „sonstigen Betriebsunfällen" zu rechnen und unter der gleichen Voraussetzung in Spalte 56 aufzunehmen. Wenn aber der aufgefahrene Zug zugleich entgleiste, so ist der Unfall als Entgleisung zu behandeln.

III. Sonstige Betriebsunfälle: A. Ueberfahren von Fuhrwerken, wenn dabei 1. Personen zu Schaden gekommen oder 2. Zugthiere getödtet oder 3. Straßenfuhrwerke zertrümmert worden sind; B. Feuer im Zuge, wenn dabei eine der Voraussetzungen bei I B b 1 und 2 zutrifft, oder 3. an Gütern ein Schaden von mehr als 1000 Mk. entstanden ist. C. Kesselexplosionen. Explosionen von Lokomotivkesseln unter allen Umständen. Explosionen von Kesseln der Heizwagen, sowie von Gas- und Druckluftbehältern, wenn dabei eine der Voraussetzungen bei I B b 1 und 2 zutrifft. D. Andere Ereignisse. Dazu gehören außer den schon bei den Ziffern I und II hierher verwiesenen Fällen alle Unfälle, die bei der Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen (einschließlich der Draisinen und Bahnmeisterwagen) vorkommen, ohne Rücksicht darauf, ob der ursächliche Zusammenhang des Unfalls mit der Bewegung nachgewiesen werden kann oder nicht. Ein Eisenbahnfahrzeug, das einen Stoß erleidet, gilt gleichfalls als „bewegt". Aufzunehmen sind also beispielsweise die Tödtungen und Verletzungen durch Ueberfahrenwerden (ausschließlich der zu III A gehörigen Fälle), durch Stöße von denen außerhalb, in oder auf den Fahrzeugen befindliche Personen betroffen werden, durch Aufspringen oder Absteigen von solchen, durch Ausgleiten, Straucheln oder Fallen in oder auf solchen, durch Anstoßen an feste Gegenstände beim Vorüberfahren, durch Umfallen fester Gegenstände in oder durch Herabfallen fester Gegenstände von bewegten Fahrzeugen, die Tödtungen und Verletzungen beim Kuppeln und Entkuppeln bewegter Fahrzeuge, beim Wagenschieben, beim Bremsen mit Kurbeln, Knüppeln oder Bremsschuhen, bei der Handhabung und Bedienung der in der Fahrt begriffenen Lokomotiven, durch Aufschneiden von Weichen u. dergl. m.

Als Unfälle im Sinne der Statistik sind nicht anzusehen: die am stehenden Zuge (Fahrzeuge) vorgekommenen Unfälle, also beispielsweise nicht die Unfälle beim Kuppeln oder Entkuppeln stehender Wagen, beim Besteigen oder Verlassen der völlig zur Ruhe gekommenen Fahrzeuge, beim Aufstecken der Signale und Laternen, beim Auf- und Abnehmen der Leine am stehenden Zuge, beim Heizen und Schmieren stehender Lokomotiven, durch vom stehenden Zuge herabfallende Gegenstände, durch Fenster und Thüren stillstehender Wagen; ferner nicht die Unfälle beim Ueberschreiten von Gleisen, durch Fallen über Gestänge und Drahtleitungen, in Putzgruben und Schächte, durch Anstoßen an feste Gegenstände, die Unfälle bei der Bedienung von Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Drehbrücken und festen Signalen, beim Wasserfassen und Einnehmen von Heizmaterial u. dergl., immer jedoch unter der Voraussetzung, daß dabei keine Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen in Betracht kommt, endlich nicht die Unfälle bei Nebenbeschäftigungen (Bahnunterhaltung, Bau, Verladen von Gütern, Reinigen von Bahnanlagen und Betriebsmitteln), soweit auch hierbei keine Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen in Betracht kommt. Ist dies der Fall, so sind die Unfälle auch bei diesen Beschäftigungen als eigentliche Betriebsunfälle zu betrachten.

Elektrische Lokomotiven.

(Schluß aus Nr. 4.)

Die elektrische 95 Tonnen-Lokomotive der Baltimore-Bahn ist zu 1800 Pferden geschätzt, jedoch hält Worthington dies für stark übertrieben, denn die Maschinen arbeiten langsam. Die Regulirung wird durch einen Walzenschalter (Curval-Switsch) bewirkt, die Walze ist mit bogenförmigen Metallstreifen besetzt, und die Funken werden mittels eines die Walze umfassenden Magnets beim Entstehen fortgeblasen. Bei einem Paar 30-pferdiger Westinghouse-Motoren ist der Walzenschalter auf sieben Stellungen eingerichtet, nämlich:

1. Anlassen mit 500 Volt, wobei der Strom durch die vollständig in Reihe geschalteten beiden Motoren geht.
2. Wie sub 1 mit halb ausgeschaltetem Widerstand.
3. Wie sub 1 mit vollständig ausgeschaltetem Widerstand.

Digitized by Google

4. Mit abgeschwächtem Magnetfeld.
5. Ein Motor ausgeschaltet.
6. Beide Motoren in Parallelschaltung ohne Widerstand.
7. Wie sub 6 aber mit abgeschwächtem Magnetfeld.

Die Widerstände bestehen aus Bandeisenspiralen mit Glimmerisolation; dieselben werden oft rothwarm. Der Wagen ist mit einer besonderen Umsteuerung versehen.

Bezüglich des Akkumulatorbetriebes bemerkt Worthington, daß derselbe in New-York und Paris in beschränkter Weise benutzt wird. Die Wagen durchlaufen mit einer Ladung etwa 37 Kilometer, und die Batterie giebt 70 Prozent ihrer Ladung ab. Eine französische Gesellschaft in Paris und Lyon baute 1893 eine mit Akkumulatoren betriebene Lokomotive von 246 Pferden, welche die Batterie selbst trug und noch einen Tender von 44 Tonnen Gewicht; aber die betreffende Eisenbahn hat nunmehr die weiteren Versuche aufgegeben. Im Allgemeinen sind noch nicht besonders bemerkenswerthe Ergebnisse mit Akkumulatorbetrieb erzielt worden.

Bezüglich des Betriebes mit Zahnräderübersetzung der Motoren und mit Untergrundleitung sind die zehnjährigen Erfolge der Blackpool-Bahn aufzuführen. Uebersetzung mit Kastengetriebe hat sich nicht bewährt, obschon man dadurch den Vortheil erreicht, daß das Motorgewicht von der Achse entfernt wird; aber die Kette verschmutzt und nutzt sich rasch ab. Kuppelstangen sind ebenfalls versucht worden; sie verursachen aber sehr bemerkbare hin- und hergehende Wirkungen, wodurch ein Schlingern der Maschine herbeigeführt wird und der Vortheil des Rotationsmotors bezüglich sanfter gleichmäßiger Bewegung verloren geht. Schneckengetriebe haben sich nur bei geringer Geschwindigkeit bewährt, indem damit ein kleiner Motor eine große Zugkraft auszuüben vermag. Der Autor verweist aber auf die gute Wirkungsweise der Schneckengetriebe bei den Wilkinson'schen Dampflokomotiven in Wigan, wobei in der Bergabfahrt die auf der Achse sitzenden Schraubenräder die bremsenden Schnecken ohne große Reibung betreiben und die Maschinen selbst einen leichten, sanften Gang haben. Doppelte Stirnräderübersetzung eignet sich nur für den langsamen Betrieb von Lastzügen, weil bei schnellem Gang die Räder sehr geräuschvoll arbeiten und die Zähne leicht abbrechen. Mit doppelten Reduktionsmotoren sind verschiedene Versuche angestellt worden, wobei man die Getriebe zum Theil in öldichten Gehäusen angebracht hat; aber die größte Zahl der elektrischen Straßenbahnmotoren sind mit einfacher Uebersetzung von 4 bis 4,5 auf 1 versehen. In Chicago wurden an einem Tage im Oktober auf der elektrischen Straßenbahn über 18000 Wagenkilometer bei 42 Kilometer Bahnlänge zurückgelegt und 208575 Passagiere befördert. Die mittlere Spannung betrug tagsüber in 20 Stunden 540 Volt bei 1050 Ampère durchschnittlicher Stromstärke; die Maximalstromstärke betrug aber 17000 Ampère und der Kohlenverbrauch in 20 Stunden 23 Tonnen. Auf der Süd-London-Bahn laufen seit Jahren zwei elektrische Lokomotiven von 10,3 Tonnen Gewicht, welche auf jeder Achse außer dem Anker noch die $^1/_2$ Tonne schweren Feldmagnete tragen. Der Motor entwickelt 50 Pferdekraft bei 37 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde. Die Stromstärke schwankt zwischen 50 und 100 Ampère, steigt aber zuweilen bis auf 150 Ampère.

Bezüglich des Kostenpunktes wird schließlich noch bemerkt, daß nach den in Amerika gewonnenen Erfahrungen die Anlagekosten für Maschinenhaus, Generatoren, Wagenschuppen, Motoren nebst Zubehör sich per Motorwagen auf 20000 Mk. stellen, während die komplette eingleisige Strecke, ohne Pflasterung, aber ohne Pfähle und Leitung 140580 Mk. und die zweigleisige Strecke 302080 Mk. per Kilometer kosten würde. (Elektrot. Anzeiger.)

Aus den Parlamenten.

Das preußische Abgeordnetenhaus ging am 23. dss. nach Erledigung des Restes des Etats des Handelsministeriums zur Berathung des Eisenbahn-Etats über. Herr Minister Thielen entrollte, nachdem Abg. Dr. Sattler den Kommissionsbericht erstattet hatte, ein Bild von dem Stande seiner Verwaltung, das vom Standpunkt des augenblicklichen Interesses der Staatsfinanzen freundlich genannt werden muß. Auf die Schatten wies später der Abg. Schmieding (nat.-lib.) hin, indem er an den Fiskalismus der Eisenbahnverwaltung erinnerte und, wie es alljährlich, aber leider vergeblich seitens der Partei des Redners geschehe, die Gefahren schilderte, denen der preußische Staatshaushalt sich dadurch aussetze, daß er dauernde Ausgaben auf die stark schwankenden Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb gründe. Aus der Darlegung des Herrn Thielen ist das Urtheil hervorzuheben, daß die Neuordnung der Eisenbahnverwaltung sich nach allen Richtungen bewährt. Der Herr Minister schrieb nicht den kleinsten Theil des Verdienstes hieran den Beamten zu und knüpfte daran den Ausdruck der Hoffnung, daß es in „nicht zu ferner Zeit" möglich sein werde, die Lage der Beamten zu verbessern. Abg. Schmieding sah die Nützlichkeit und dringende Nothwendigkeit dieses Schrittes schon für den Augenblick gegeben. In der Einzelberathung trugen die Frage der Personentarifreform und die Bahnsteigsperre die Hauptkosten der Unterhaltung.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Ist eine mit der Eisenbahn reisende Person verpflichtet, die für sich gekaufte und benutzte Eisenbahn-Fahrkarte vor Einlauf in die Bestimmungsstation und vor Verlassen des Bahnzuges an den Schaffner abzugeben oder nicht? Diese Frage wurde von der Strafkammer zu Ulm bejahend entschieden. — Der in Freudenstadt wohnhafte Braumeister Max Linder hatte sich am 16. Juni v. Js. geweigert, das für die Strecke Horb-Eyach gelöste einfache Billet 3. Klasse, das ihm der Schaffner vor der Einfahrt in den Bahnhof zu Eyach abverlangte, abzugeben, und hatte selbst dann die Auslieferung verweigert, als er von dem Stationsvorstand in Eyach hierzu aufgefordert wurde. Das Schöffengericht Horb verurtheilte den Angeklagten deshalb am 20. Sept. v. J. zur Geldstrafe von 10 Mk. bezw. zur Haftstrafe von 1 Tag. Gegen dieses Urtheil hatte der Angeklagte Berufung eingelegt Durch den Kauf einer Fahrkarte habe er über die Karte ein unbeschränktes Eigenthumsrecht erworben. Es stehe der Eisenbahnverwaltung nicht zu, die benützten Fahrkarten abzunehmen. Die Strafkammer ging nun davon aus, daß die Karten allerdings an den Eisenbahnkassen „verkauft" werden, und daß dann der Käufer dieselben entweder gar nicht oder selbst benützen oder unter gewissen Umständen an Dritte weiter veräußern kann. Es werde aber in Wirklichkeit nicht ein Kauf, sondern Werkverdingungsvertrag dahin abgeschlossen, daß die Eisenbahnverwaltung gegen Vorausbezahlung einer bestimmten Geldsumme die Beförderung einer Person nach einer bestimmten Bahnstation übernimmt und dem Kontrahenten als „Ausweis" seiner Fahrberechtigung eine Fahrkarte einhändigt. So gut die Verwaltung die Berechtigung zur Fahrt an weitere Bedingungen, wie Freisein von ansteckenden Krankheiten oder anständiges Betragen knüpfen oder auch vorschreiben könne, daß die Fahrkarten von den Reisenden als Ausweis bis zur Abnahme aufzubewahren seien, ebensogut könne sie die Rückgabe der benützten Fahrkarten vorschreiben. Die Eisenbahnverwaltung habe nun dies, wie Jedermann, auch der Angeklagte, auf Grund täglicher Erfahrung wisse, gethan. Wer also bei ihr eine Fahrkarte erwerbe, unterwerfe sich der Verpflichtung zur Rückgabe derselben an die Bahnbediensteten und könne solche nicht ablehnen. Die Strafkammer hat daher als erwiesen erachtet, daß der Angeklagte durch wiederholte Verweigerung der Abgabe seiner Fahrkarte den Anordnungen zuwidergehndelt hat, die von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung bei der Beförderung von Personen getroffen worden sind. Die Strafe von 10 Mk. hielt das Gesetz einem Manne gegenüber, der, wie der Angeklagte die Bahnbediensteten durch sein Verhalten geflissentlich von der Ausübung ihrer sonstigen Berufspflichten abgehalten habe, für nicht zu hoch. — Der Angeklagte hat gegen das Urtheil Revision eingelegt.

Technisches.

Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen. Auf der Great Northern Eisenbahn in Irland ist kürzlich ein Versuch mit elektrischer Beleuchtung der Wagen nach einem besonderen System angestellt worden, welcher vollkommen gelungen sein soll. Das Licht war während der ganzen Fahrt von Drogheda nach Dublin ruhig und brillant. Der Hauptvortheil dieses Systems liegt darin, daß jeder Wagen mit einem eigenen Apparate zur Erzeugung des Lichts ausgestattet und nach jeder Richtung hin vollständig ist. Die Umdrehungen der Wagenachse treiben die Dynamomaschine und erzeugen die nöthige Elektrizität, während der Zug in Bewegung ist, wobei noch besonders Rücksicht genommen wird, daß in den Akkumulatoren sich hinreichende Elektrizität ansammelt, um keine Unterbrechung eintreten zu lassen, wenn der Zug stille steht, selbst wenn dies mehrere Stunden dauert. Der ganze aus der Dynamo und den Akkumulatoren bestehende Apparat ist unter dem Wagen angebracht. Die Dynamomaschine beginnt zu arbeiten, sobald sich der Zug in Bewegung setzt und die Akkumulatoren treten automatisch in Wirksamkeit, sobald der Zug seine Schnelligkeit vermindert oder in den Stationen hält. Als Vortheil wird weiter hervorgehoben, daß der Wagen überall ab- oder angekuppelt werden kann und doch seine Beleuchtung nicht verliert, was bei den anderen Systemen nicht der Fall ist.

Digitized by Google

Vermischtes.

Der Eisenbahnverkehr Deutschlands hat gegenüber dem aller anderen Länder die günstigsten Betriebsergebnisse aufzuweisen. Eine vergleichende Uebersicht für die Jahre 1891/93 ergiebt Folgendes: Die Einnahmen haben in Deutschland um 4,7 Proz., bei den französischen Bahnen um 1,7 Proz. zugenommen, bei den englischen Bahnen dagegen um 1,5 Proz. abgenommen. Die deutschen Bahnen erzielten eine Zunahme des Ueberschusses von 16 Proz., während bei den französischen und englischen ein Rückgang eingetreten ist, der sich uf 5,2 bezw. 4,8 Proz. stellt. Der kilometrische Ueberschuß hat sich bei den deutschen Bahnen um 12,8 Proz. vermehrt, dagegen bei den französischen Bahnen um 9,4, bei den englischen um 6,9 Proz. vermindert. Sollte nicht, meint hierzu das L. T., die Hauptursache darin zu suchen sein, daß das deutsche Eisenbahnnetz zu 91,2 Proz. aus Staatsbahnen besteht, während es in Frankreich nur 6,6 Proz., in England gar keine Staatsbahnen giebt?

Der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und die Berliner Stadtverordneten. Wie bekannt, konnte in der im August 1894 in Graz vom Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen abgehaltenen Vereinsversammlung dem von der Direktion der königl. ungarischen Staatsbahnen ausgesprochenen Wunsche, es möchte die nächste Vereinsversammlung mit Rücksicht auf die im Jahre 1896 stattfindenden Feierlichkeiten anläßlich des 1000jährigen Bestandes von Ungarn in Budapest abgehalten werden, nicht entsprochen werden, weil in Hinblick auf die Feier des 50jährigen Bestehens des Vereins die Wahl von Berlin als Versammlungsort wohl als maßgebender erklärt worden ist. In diesem Sinne wurde auch von der Versammlung beschlossen.

„Nun lesen wir, so schreibt v. L. in der Oesterr. Eisenb.-Ztg. im „Berliner Tagblatt" vom 31. Januar d. J. in dem Berichte über die Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung vom 30. folgende Stelle:

„Der Verein der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen begeht in diesem Jahre das Fest seines 50jährigen Bestehens. Mit Rücksicht darauf, daß der Verein im Jahre 1846 in Berlin gegründet ist, die im Jahre 1896 stattfindende Generalversammlung in Berlin abhält und mit derselben die 50jährige Jubelfeier verbindet, beabsichtigt der Magistrat, dem Vereine seitens der Stadt ein Fest zu geben und beantragt hierzu die Zustimmung der Versammlung, sowie die Bewilligung einer Summe von 15000 Mk. zu diesem Zwecke. Stadtverordneter Singer erklärt sich gegen die Bewilligung, ebenso die Stadtverordneten Hellriegel und Esmann, und die Versammlung lehnte die Bewilligung einstimmig ab. (Große Heiterkeit!)"

„Gegenüber der außerordentlichen Liebenswürdigkeit und Gastfreundschaft, welche die Generalversammlungen bisher überall fanden, müssen wir wohl den Beschluß der Berliner Stadtverordneten als höchst seltsam bezeichnen."

Die Eisenbahn-Brigade als Wohlthäterin. Dem „Reichsanzeiger" zu Folge ordnete der Kaiser an, daß zur Erleichterung des Wiederaufbaues des Marktfleckens Brotterode durch die Eisenbahnbrigade die Feldbahn aus dem Feldbahnmaterial alsbald hergestellt werde. Die Feldbahn soll es ermöglichen, die zum Wiederaufbaue nöthigen Materialien schnellstens herbeizuschaffen.

Der Eisenbahnschnupfen. Nach Professor B. Fränkel giebt es eine Anzahl von Personen beiderlei Geschlechts, welche, wenn sie längere Zeit auf der Eisenbahn fahren, von „Schnupfen" befallen werden. Derselbe beginnt mit Kribbeln in der Nasenhöhle, dann stellt sich Niesen ein, welches sich bis zu Nieskrämpfen steigern kann. Meistens verschließen sich dabei die rechte oder linke Nasenhöhle oder auch beide zugleich. Ausfluß ist gewöhnlich in nur unerheblichem Maaße vorhanden, dagegen stellt sich oft Röthung der Augenbindehaut verbunden mit Augenthränen ein. Kurze Zeit nach Verlassen der Eisenbahn geht der unangenehme Zustand meist wieder vorüber. — Als Ursache dieses Leidens muß der theils von außen hereindringende, theils der durch die beim Fahren unvermeidlichen Schüttelbewegungen im Innern des Wagen aufgerüttelte Staub bezeichnet werden. Diese Staubentwickelung in den Wagen so viel wie möglich zu beschränken — am besten durch häufige Reinigung derselben und Entfernung aller derjenigen Gegenstände, die Staubfänger sind — liegt somit in der Pflicht der Eisenbahnverwaltungen, da es gar nicht außerhalb des Bereichs der Möglichkeit liegt, daß ein unschuldiger Eisenbahnschnupfen der Ausgangspunkt einer schweren, ja sogar tötlichen Krankheit wird. Es brauchen sich im eingeatmeten Staub beispielsweise nur die Erreger der Tuberkulose oder der Diphtherie zu befinden und dann ist in vielen Fällen der Keim zur todtbringenden Krankheit gelegt! — Außer einer möglichsten Beschränkung der Staubentwickelung in den Eisenbahnwagen empfiehlt Fränkel, um dem Leiden vorzubeugen, das Einlegen von Wattepfröpfen in die äußern Nasenlöcher zu versuchen, was allerdings nicht immer gelingen dürfte, da einzelne Personen sich dadurch zu sehr belästigt fühlen.

Von der ungarischen Eisenbahnschule. Aus dem vom ungarischen Handelsministerium veröffentlichten allgemeinen Jahresberichte ist zu entnehmen, daß während des siebenten Jahrganges 1893/94 196 ordentliche und 104 außerordentliche Hörer inscribirt waren, von welchen 28 auf Grund der Aufnahmsprüfung, 272 dagegen auf Grund der vorgeschriebenen Reifeprüfung einer Mittelschule aufgenommen worden sind. Am Schlusse des Jahres waren 270 Hörer vorhanden, welche im Juli zur praktischen Ausbildung auf verschiedene Eisenbahnstationen vertheilt worden sind, wobei Rücksicht genommen wurde, daß sie in solche Stationen gelangten, in welchen ihnen das auf eigene Kosten auferlegte Auskommen erleichtert werde. Den während der Zeit vom 10. Oktober bis 10. Dezember abgehaltenen Prüfungen haben sich 157 ordentliche und 68 außerordentliche Hörer unterzogen; davon haben 174 die Prüfungen bestanden, während 51 Hörer auf den März und Junitermin 1895 reprobirt worden sind. Die als befähigt erklärten Hörer haben sofort auf den heimischen Eisenbahnen als Eleven Aufnahme gefunden. Hinsichtlich der Kosten für die Erhaltung der Schule, welche vom Staate und den betheiligten Bahnen getragen werden, ist zu verzeichnen, daß dieselben auch in dem abgelaufenen Jahre 6300 Gulden betragen haben, so daß sich die Ausbildung eines Hörers auf 28 Gulden belaufen hat. Bisher sind durch die abgelaufenen sieben Jahre im Ganzen 1176 Hörer ausgebildet worden. Der Stand des Vermögens dieser Schule beträgt:

Aktiv-Vermögen (darin inbegriffen der Wert des Gebäudes)	fl.	171,773.49
Passiv-Vermögen (darin inbegriffen das für den Bau des Gebäudes aufgenommene Anlehen) . . .	„	114,579.07
Reines Aktiv-Vermögen	„	57,194.42

$2 \times 2 = 5$. In dieser Fastnachts-Angelegenheit geht uns folgendes Schreiben zu: „Der in Nr. 7 der Verkehrsblätter gebrachte Artikel vom Narrenkomitee zu Schaf-Hausen, welcher die Wegschaffung des Satzes $2 \times 2 = 4$ ins Auge faßt, hat dem Unterzeichneten außerordentlich viel Vergnügen bereitet. Ich bitte, diesem Komitee mitzutheilen, daß sich die mathematischen Heißsporne durchaus nicht ereifern werden, wenn man anstatt $2 \times 2 = 4$ $2 \times 2 = 5$ setzen wird; denn selbst mathematisch ist bereits festgestellt worden, daß $4 = 5$ ist. Hierzu mag folgender Beweis dienen: Nach den Regeln der Mathematik ist

$$-20 = -20$$

oder $16 - 36 = 25 - 45$, denn beide Seiten sind $= -20$

Setzt man in der letzten Gleichung $16 = 4^2$, $36 = 9.4$, $25 = 5^2$ und $45 = 9.5$, so erhält man:

$$4^2 - 9.4 = 5^2 - 9.5$$

Formt man nun die Zahl 9 um in $2.\frac{9}{2}$ und setzt diesen Werth in die letzte Gleichung ein, so erhält man

$$4^2 - 2.\frac{9}{2}.4 = 5^2 - 2.\frac{9}{2}.5$$

Auf beiden Seiten dieser Gleichung $\left(\frac{9}{2}\right)^2$ addirt, giebt:

$$4^2 - 2.\frac{9}{2}.4 + \left(\frac{9}{2}\right)^2 = 5^2 - 2.\frac{9}{2}.5 + \left(\frac{9}{2}\right)^2$$

Die linke Seite der Gleichung entspricht aber dem Ausdrucke $\left(4 - \frac{9}{2}\right)^2$ und die rechte Seite dem Ausdrucke $\left(5 - \frac{9}{2}\right)^2$, und man kann schreiben:

$$\left(4 - \frac{9}{2}\right)^2 = \left(5 - \frac{9}{2}\right)^2$$

Zieht man nun aus beiden Seiten der letzten Gleichung die Quadratwurzel, so erhält man

$$4 - \frac{9}{2} = 5 - \frac{9}{2}$$

$-\frac{9}{2}$ läßt sich aber auf beiden Seiten der Gleichung entfernen, und man erhält als Schlußresultat:

$$\underline{4 = 5}$$

Ist aber $4 = 5$, so muß auch $2 \times 2 = 5$ sein. — Es mag hiermit bewiesen sein, daß auch der Mathematiker sehr oft und gerne 5 gerade sein läßt. K.

Ueber den Vorortverkehr amerikanischer Städte schreibt W. F. Porter in der österreichischen Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt: Die wunderbare Entwickelung der Tramways in den Vereinigten Staaten muß der Anwendung der elektrischen Transmission zugeschrieben werden. Sie hat es diesen Linien ermöglicht, die entferntesten Vorstädte zu durchziehen, nahe gelegene Städte oder die Peripherie großer Städte mit deren Centrum zu

Digitized by Google

verbinden und für diese kurzen Strecken den Eisenbahnen eine gefährliche Konkurrenz zu bereiten. Letztere vermochten zwar vielleicht den Transport in kürzerer Zeit zu bewirken, waren aber nicht im Stande, einen so regen Verkehr zu organisiren, ein Faktum, welches für den Reisenden im Lokalverkehre besonders zu Gunsten der Tramways ins Gewicht fällt. Es scheint, daß namentlich in jenen Gegenden, wo der Verkehr sich gleichmäßig auf bestimmte Tagesstunden vertheilt, die elektrischen Tramways einen immer größeren Antheil an diesem Verkehre gewinnen, und daß in einer zweifellos nicht sehr weiten Zukunft die Hauptsumme des Lokalverkehres durch elektrische Transportmittel bewältigt werden wird, und zwar mit Hilfe sehr leichter, jedoch in sehr kurzen Intervallen verkehrender Züge.

Eine Gebirgsbahn in Indien von größter strategischer Wichtigkeit ist vor Kurzem von der Britischen Regierung in Indien beendet worden. Die Bahn läuft, wie Stangens Illustrirte Reise-Zeitung mittheilt, durch den berühmten Bolanpaß, in dem so viele englische Soldaten ihren Tod fanden, nach dem wichtigen Posten Quetta. Die vor zehn Jahren zwischen Sibi und Quetta erbaute Eisenbahn hat sich in Folge häufiger Bergrutsche als ein gänzlich verfehltes Werk erwiesen, und so hat man denn bei der Erbauung der neuen Linie alle möglichen Vorsichts- und Schutzmaßregeln getroffen, ungeachtet der überaus großen Terrainschwierigkeiten, die dabei zu überwinden waren. Der höchste Punkt der Bahnlinie befindet sich in Kolpur, ca. 1800 Meter über Sibi. 17 Tunnels von 30 bis 300 Meter Länge mußten angelegt werden; der bedeutendste von diesen ist der den Panirberg durchschneidende. Nicht minder großartig sind die Brückenbauten, die ausgeführt werden mußten, um die Bahnlinie vor den zeitweisen Hochfluthen des Bolan River, eines gefährlichen Gebirgsstromes, zu schützen. Die beiden gewaltigsten Hochbrücken sind diejenigen bei Hanar und Ocepur. Man wird sich von der Großartigkeit dieser Brückenanlagen einen Begriff machen können, wenn man bedenkt, daß auf der schwierigsten Strecke der Bolanstrom in einer Entfernung von 6500 Meter neunmal überschritten werden mußte.

Patent-Liste

über Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.*)

Ertheilungen.

20. 81641. Sitz- und Schleifeinrichtung mit Luftpolster für Eisenbahnfahrzeuge. — L. F. Ruth, Connellsville, Grfsch. Fayette, V. St. A.
„ 81650. Durch Magnete bewirkte Stromzuführung für elektrische Bahnen. — A. Diatto, Turin, Piazza G. Madre di Dio 12.
„ 81695. Sperrvorrichtungen für elektrische Blockapparate. — F. Natalis, Braunschweig.
„ 81715. Unterirdische Stromzuführungsvorrichtung für elektrischen Bahnbetrieb. — J. W. Eisenhut, R. Hermann und Frl. E. M. Hermann, San Francisco, Kalifornien.
„ 81745. Signal- und Weichenstellwerk mit elektrischem Betrieb. — J. A. Timmis, London, 2 Great Street, Westminster.

Gebrauchsmuster.

20. 39140. An Eisenbahnwagen befestigte, ein Wagen-Zubehörstück bildende Ladebrücke. — Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Co., Düsseldorf-Oberbilk.
20. 39141. Das Ueberfahren von Haltesignalen verhütende Vorrichtung aus einem mit dem Signal verbundenen, die Bremsdruckleitung öffnenden Anschlag. — Jean Daix, Chastre-Villeroux, Belgien.
„ 39220. Drehbare, fest oder elastisch gelagerte, vom Führerstand verstellbare Schienenräumer mit hakenförmigen Enden und Fangtuch für Straßenbahnwagen. — H. Stölting, Altona, Lornsenstr. 36.
„ 39222. Federnde Aufhängevorrichtung für Uhren, Registrirapparate u. s. w. an Lokomotiven ꝛc. aus einer Stange mit verstellbarem Halter und abnehmbarer, mit dem Anzeigewerk verbundener Hülse. — Friedrich Schlott i. F. Albrecht Kötzsch, Dresden-Gruna.
19. 39415. Kontrolschloß für Weichen, bei welchem von zwei Schlüsseln immer nur einer herausgenommen werden kann. — August Engelage, Dieringhausen.
20. 39381. Doppeldrahtzugspannwerk mit selbstthätiger Feststellvorrichtung, durch einen doppelt verzahnten, in einer Kurve geführten Hebel und ein Zahnsegment. — C. Fiebrandt, Bromberg-Schleusenau.
„ 39389. Vorrichtung zum Verschluß und zur Freigabe von Signalhebeln durch die Schlußstange verschiedener Wegesignale, mit von Schubstangen bewegter gemeinsamer Verschlußwelle. — Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co., Braunschweig.

*) Aufgestellt vom Patentbureau H. & W. Pataky, Berlin NW., Luisenstraße 25. — Diese Firma ertheilt unseren Lesern kostenlos Auskünfte. —

Briefkasten.

M. in H. Die Ergebnisse der Preisaufgaben des Preßausschusses vom Verbande sowohl, wie des Sächsischen Landesvereins werden unseres Wissens demnächst bekannt gegeben werden. Wir werden bei dieser Gelegenheit auf Ihren Wunsch zurückkommen. — **R. F., Königsberg.** Der Bezirksvorstand des Vereins in Illowo wird Ihnen gewiß gern die gewünschte Auskunft geben. Verbindl. Gruß! — **Kl. in J.** Der Festmarsch „Bahn frei!“, welcher übrigens viel nachgefragt wird, ist unseres Wissens nur für Klavier zu haben. Sie können ihn durch uns beziehen. — **St.** Photographien vom Semmering sind noch zu haben. — **Beulo.** Besten Dank und Gruß. In nächster Nummer! — **E. E.** Schreiben erhalten! Antwort brieflich. Gruß! — **Gr. in Rh.** Es bedarf wohl nicht erst der Versicherung, daß wir den in unserem Blatte erscheinenden Artikeln und Meinungsäußerungen unparteiisch gegenüberstehen, denn es ist einem Jeden gestattet, daß er seine Ansicht, sofern es sachlich geschieht, rückhaltlos äußere. Das ist auch mit dem betr. Artikelchen der Fall, während wir in Ihrer Erwiderung die Sachlichkeit leider vermissen. Daß die Neuorganisation hinsichtlich der Betriebsleitung im Ganzen und Großen einen Fortschritt bedeutet, wird von den Einsendern nicht geleugnet, sie weisen nur darauf hin, inwiefern noch Hemmnisse vorhanden sind, die jetzt leichter beseitigt werden können als später. — **Fr. in Dr.** Von einer politischen Einmischung kann keine Rede sein. Wir lassen uns hinsichtlich der treuen Gesinnung für unser engeres und weiteres Vaterland, wie nicht minder für die beruflichen Angelegenheiten von Niemandem übertreffen. Nur aus dieser heraus und in dem Bewußtsein, daß es vor Allem nöthig sei, die unter den einzelnen Dienstklassen bestehenden Gegensätze auszugleichen, haben wir zur gegenseitigen Verständigung das Unsere redlich beigetragen. Das war und ist nur möglich, wenn es Jedem gestattet ist, das zum Ausdruck zu bringen, was er glaubt, zum Besten der Sache mittheilen zu müssen. — **G. in H.** Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Preußischer Beamten-Verein in Hannover. Lebens-, Kapital- (Aussteuer- und Militärdienst-), Leibrenten- und Begräbnißgeld-Versicherungs-Anstalt für alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- ꝛc. Beamten, Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, Aerzte, Thierärzte, Apotheker, Redakteure, Ingenieure und geprüften Baumeister, sowie für Privatbeamte in gesicherten Stellungen. Keine bezahlten Agenten und in Folge dessen niedrige Verwaltungskosten. Versicherungsbestand Ende Januar 1896: 42906 Versicherungen über 135770570 Mk. Kapital und 294355 Mk. jährliche Rente. Reiner Zugang im Monat Januar 1896: 544 Versicherungen über 2122810 Mk. Kapital und 2440 Mk. jährliche Rente. — Vermögensbestand: 35074000 Mk.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. Karl Filz.

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft. Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Man verlange Probenummern.

Leipzig-Gohlis. Robert Krause.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

„Bahn frei“

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. Othmar Schimke. Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.

Siegelmarken-Sammlung

in sächsischen Eisenb.-Siegelmarken ꝛc. zu kaufen gesucht. Gefl. Offerten unter R. C. 29 an d. Exped. d. Bl. erbeten.

Nur tausender Pfarrer, Lehrer, Beamte ꝛc. überseinen **Holländ. Lob** Tabak hat **B. Becker** in Seesen a. H. Ein 10 Pfd. Beutel fco. acht Mk.

Bureau-Assistent

(1560 Mk.) Hauptverwaltung Dresden möchte gern mit Kollegen auf kleinerer Stat. tauschen. Gefl. Offert. unter A. G. 12 Exped. d. Bl. erbente.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,** Berlin SW., Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.
Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
Vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

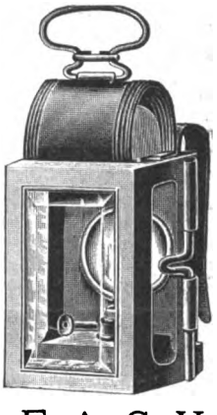
Einbanddecken
für die
Deutschen Verkehrs-Blätter
in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von 1,50 **Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Musik
Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der
Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen
nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Musikkapelle in der Tasche!
Wer **Mundharmonika** schnell und gründl. erlernen will, verlange die „**Neue Mundharmonikaschule ohne Noten**". Preis 50 Pf. Dieselbe mit einer ff. rein abgestimmten Mundharmonika mit Silberstimmen Mk. 1,70. Gegen vorhergehenden Betrag eventuell in Briefmarken erfolgt der Versand franco.
Meine **Mytheria-Zugharmonikas** übertreffen in Tonfülle und solider Ausführung jedes andere Fabrikat. **Müller's echte Accordzithern** z. Selbsterlernen, jetzt nur Mk. 12,—, **Spieldosen, Violinen, Schlagzithern**, sowie **diverse Gegenstände mit Musik** zu billigen Preisen, desgl. **sämmtl. Instr. f. Musiker.** Reparaturen aller Instrum. vorzüglichst.
O. C. F. Miether, Hannov. Harmonika- u. Musikinstrum.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfelbstr. 19.

Die Laufbahn im Staatseisenbahndienst
für Militäranwärter, Civilsupernumerare und nichtanstellungsberechtigte Personen nach der vom 1. April 1895 ab gültigen Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltg. bearbeitet von B. Laue. Preis 1 **Mk.**
Bischkopff's Verlag in Wiesbaden.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Kautions-Darlehne
in voller Höhe, sowie Neukautionen schnell und **kostenfrei.**
W. Wilke, Direktor.
Berlin, Kurfürstenstraße 24.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

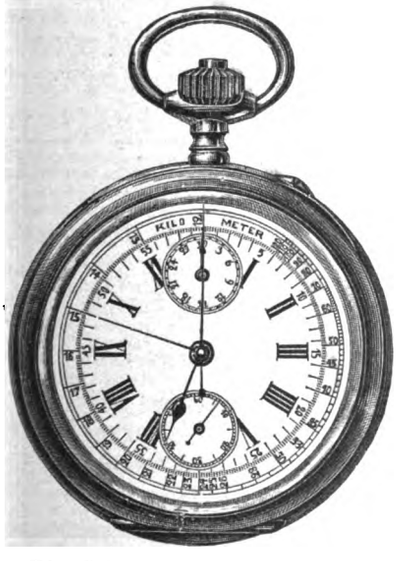
Weltberühmte
Geraer
Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Magdeburger Landwurst
ff. Leber-, magere Roth- u. Sülzenwurst, frisch u. ger. à 90 Pf., ger. Bratw. à Mk. 1,—, ger. Schlackw. à Mk. 1,20 p. Pfd. Bei 4 Pfund franco unter Nachnahme.
R. Wiggert
in **Sudenburg** b. Magdeburg.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von
Albrecht Költzsch
Begr. 1878. Dresden-Gruna Begr. 1878.
betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:
Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „**Saxonia**"
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—
Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—
Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—
Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**
Silber- und **Alfénide-Geräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:
des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5% bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen
ohne Preiserhöhung.

Eisenbahnschule Altenberg

— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung **den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt.** — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts-** und **Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

M. Wolff's Nähmaschinen

Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hochharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei** v. **H. Kersten** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Wring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die Exp. d. Bl.

Pensionirten Eisenbahn-Beamten

in allen Theilen Deutschlands, insbesondere auch in Berlin, kann angenehme Beschäftigung nachgewiesen werden. Gefällige Angebote unter **A. F. 10** erbeten an die Geschäftsstelle dieses Blattes.

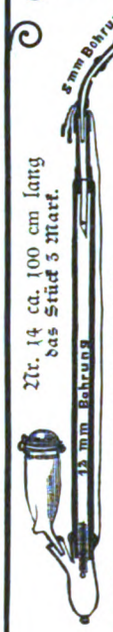
Zu kaufen gesucht:
Vom rollenden Flügelrad
Von A. v. Schweiger-Lerchenfeld.
Gef. Angebote mit Preisangabe an die Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter erbeten.

Zu kaufen gesucht

Jahrgang 1885 u. 1886 d. Deutsch. Verkehrs-Blätter, vollständig u. gut erhalten. Gefl. Offerten mit Preisangabe an die Geschäftsstelle dss. Bl.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00, 3,00 das
Sanitäts-Tabake pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 251.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00 — 100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00 — 20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2 — 12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00 — 10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Inhalt: Eine Verwaltungs-Neuordnung bei den Sächsischen Staatseisenbahnen in Sicht? — Vorschriften über die Meldung der Eisenbahnunfälle für die Deutsche Eisenbahnstatistik. — Elektrische Lokomotiven. — Aus den Parlamenten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. Technisches. — Vermischtes. — Patent-Liste. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle. — Anzeigen.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Zu Nr. 9. Leipzig, den 27. Februar 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirksverein 53a (Straßburg i. Els.).

Am 7. Februar hielt unser Bezirksverein die erste General-Versammlung seit seiner am 7. Dezember 1894 erfolgten Gründung bei zahlreicher Betheiligung der Mitglieder in dem Vereinslokal „Zur Walhalla" ab. Die Sitzung wurde um 8,45 Uhr Nachmittags durch den Vorsitzenden eröffnet.

Nach Begrüßung der Versammlung verlas derselbe den Jahresbericht, von welchem ein Auszug an anderer Stelle wiedergegeben ist. Für die ausführliche und übersichtliche Aufstellung des Berichtes erntete der Vorsitzende lebhaften Beifall.

Als zweiter Punkt auf der Tagesordnung stand die Aufstellung eines Haushaltplanes für das Geschäftsjahr 1896. Nach Begründung der Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit eines derartigen Planes wird derselbe festgestellt in:

A. Einnahmen:	Beiträge der Mitglieder	780,—	Mk.
	Sonstige Einnahmen	20,—	„
	Summa der Einnahmen	800,—	Mk.
B. Ausgaben:	Ablieferung nach Hannover . . .	260,—	Mk.
	Kranzspenden	80,—	„
	Zuschuß zu den bestellten Deutschen Verk.-Blätt. bezw. Vereinsnachrichten	80,—	„
	Druckkosten	50,—	„
	Festlichkeiten	200,—	„
	Portis	40,—	„
	Schreibmaterialien	40,—	„
	Sonstige Ausgaben	50,—	„
	Summa der Ausgaben	800,—	Mk.

Die Aufstellung ist nach dem Stande der Mitgliederzahl am Schlusse des Geschäftsjahres 1895 bewirkt worden, ohne auf eine Vermehrung derselben Rücksicht zu nehmen. Nachdem nun der Vorsitzende im Namen des Vorstandes der Versammlung für das allezeit erwiesene Vertrauen gedankt hatte, legte Letzterer sein Amt nieder und übernahm Herr Güterexpedient 1. Klasse Lindner den Alters-Vorsitz zur Neuwahl des Vorstandes für das Geschäftsjahr 1896.

Vor Eintritt in diesen Theil der Tagesordnung bat Herr Hörner, entgegen der herrschenden Strömung in der Versammlung, von einer Wahl durch Acclamation abzusehen, um Niemanden in seiner Willensäußerung zu beschränken, und schlägt vor, eine Neuorganisation des Vorstandes in der Weise vorzunehmen, daß er aus dem Vorsitzenden, dem Schriftführer, gleichzeitig stellvertretender Vorsitzender, dem Kassirer und drei Beisitzern besteht, von welchen der erste den Schriftführer und der zweite den Kassirer zu unterstützen und zu vertreten haben, während der dritte Beisitzer das Amt eines Festkommissars zu übernehmen hätte. Der Vorschlag ward zum Beschluß erhoben.

Herr Lindner sprach hierauf dem Vorstande den Dank der Versammlung für sein ersprießliches Wirken aus und schlug vor zu wählen: Herrn Stationskassenrendanten 1. Klasse Hörner zum Vorsitzenden; Herrn Stationsassistenten Jaedel zum Schriftführer; Herrn Stationsassistenten Glaeser zum Kassirer; Herrn Stationsassistenten Rieß zum 1. Beisitzer; Herrn Zugführer Staub zum 2. Beisitzer und Herrn Bureauassistenten Föhlinger zum 3. Beisitzer. Gegen diese Vorschläge wurden Einwendungen nicht erhoben, die Wahl erfolgte einstimmig und durch Acclamation. Sämmtliche Herren dankten für das dargelegte Vertrauen und nahmen die auf sie gefallenen Aemter an.

Als 5. Punkt war die Wahl einer Rechnungs-Prüfungs-Kommission für die Jahre 1895/96 vorgesehen. Zu Mitgliedern derselben wurden die Herren Güterexpedient 2. Klasse Broich, Stations-Assistent Keil und Stationsschreiber Ackermann ernannt und ward von der Versammlung festgesetzt, daß die Kommission den Rechnungsabschluß bis zum Ablauf des Jahres 1895 zu prüfen und der nächsten Generalversammlung Bericht zu erstatten habe, ob den zwei Kassirern Entlastung ertheilt werden könne. Ferner wurde die Kommission beauftragt, im Laufe des Jahres 1896 eine unvermutete und eine angesagte Kassenrevision vorzunehmen.

Darauf folgten noch verschiedene geschäftliche Mittheilungen. Unter Anderem wurde die Anschaffung von 40 Liederbüchern, welche einem Mitgliede Seitens des Reichs-Waisenhauses zu Magdeburg zum Vertrieb übersandt worden waren, in Anbetracht des Bedürfnisses und des wohlthätigen Zweckes beschlossen.

Weiter wurde noch beschlossen, die Versammlung im Monat Februar jeden Jahres als ordentliche General-Versammlung abzuhalten, in welcher Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr zu erstatten sei.

Zum Schluß wurde Seitens einer großen Anzahl Mitglieder der Vorstand dringend ersucht, energisch auf das Zustandekommen eines Elsaß-Lothringischen Landesvereines hinzuarbeiten und die erforderlichen Vorbereitungen, zu welchen die Kosten vorschußweise aus Vereinsmitteln zu decken sind, alsbald in die Wege zu leiten.

Auszug aus dem Geschäftsbericht des Bezirks-Vereins 53a (Straßburg im Elsaß) für das erste Geschäftsjahr 1895.

Nachdem am 13. Dezember 1894 die erste ordentliche Versammlung der Ortsgruppe 53a abgehalten war, gehörten letzterer am Schlusse desselben Jahres 30 Mitglieder an. In derselben Versammlung wurde Stationsassistent Weitbruch, der Begründer der Ortsgruppe, zum Vertrauensmann und der Stationsschreiber Ferntheil zum Schriftführer ernannt. Gleichzeitig wurde beschlossen, an jedem ersten Freitag im Monat eine ordentliche Versammlung abzuhalten und als Versammlungslokal die Wirthschaft „Zur Walhalla" bestimmt. — In Folge Versetzung des Herrn Weitbruch am 17. Mai 1895 nach Hagenau und der stetigen Zunahme der Mitgliederzahl wurde in der ordentlichen Versammlung vom 3. Mai ein aus 6 Mitgliedern bestehender Vorstand gewählt und zwar: Herr Stationskassenrendant 1. Klasse Hörner als Vorsitzender, Stationsschreiber Ferntheil als Schriftführer, Stationsassistent Glaeser als Kassirer und die Stationsassistenten Herren Jaedel, Rieß und Deutschler als deren Vertreter. Nachdem durch eine besondere, viergliederige Kommission die Satzungen für die Ortsgruppe 53a, welche gleichzeitig, um auch auswärtigen Beamten den Beitritt zu ermöglichen, die Benennung „Bezirks-Verein 53a" erhielt, ausgearbeitet und in der Versammlung vom 7. Juni gut geheißen waren, wurden sie dem Kaiserlichen Bezirks-Präsidium unter Anfügung der Satzungen des Deutschen Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover zur Genehmigung vorgelegt. Am 31. Juli wurden dem Bezirks-Verein die genehmigten Satzungen zurückgegeben. Ein Exemplar derselben wurde der Kaiserlichen General-Direktion der Reichs-Eisenbahnen mit einem besonderen Anschreiben unterbreitet. Mit Verfügung vom 5. November sagte die Kaiserliche General-Direktion dem Vereine ihre Unterstützung zu, insoweit derselbe sich in den gesetzlichen Bahnen halten werde. Inzwischen waren mit hiesigen Geschäftsfirmen Abkommen wegen Lieferung von Waaren und Bekleidungsstücken getroffen worden. Das Abkommen, betreffend die Lieferung von Steinkohlen, konnte erst gegen Ende des Monats September zu einem günstigen Abschlusse gebracht werden. — Auch wurde bestimmt, daß jedem Mitgliede im Todesfalle Seitens des Vereins ein Kranz gespendet werde. — Im Ferneren wurde das Halten fachwissenschaftlicher Vorträge beschlossen. Der erste Vortrag wurde in der November-Versammlung über Kassenwesen, der zweite über Eisenbahn-Werden und Wirken bei dem Stiftungsfeste am 14. Dezember gehalten. Letzteres mußte wegen der dem Verein nur in sehr bescheidener Weise zu Gebote stehenden Geldmittel als Herrenabend abgehalten werden.

Digitized by Google

Die Vereinsbeiträge setzten sich zusammen aus vierteljährlich 0,50 Mk. für den Mutter- und 0,10 Mk. für den Bezirks-Verein. Außerdem sollten vierteljährlich 0,30 Mk. zu Kranzspenden für verstorbene Mitglieder zur Erhebung kommen. Dieser Betrag ist nur für das letzte Vierteljahr eingezogen worden. Da aber immermehr das Bedürfniß nach einem engeren Zusammenschluß der Mitglieder der Reichs-Eisenbahn-Verwaltung zu einem einheitlichen Ganzen hervortrat, zur Vorbereitung dieses Zusammenschlusses aber Geldmittel erforderlich sind, so wurde in der Dezember-Versammlung der Antrag des Vorstandes zum Beschluß erhoben, den Gesammtbeitrag des einzelnen Mitgliedes auf 1,50 Mk. vierteljährlich vom Jahre 1896 ab zu erhöhen.

Zu Anfang des Jahres 1895 bestand der Verein aus 30 Mitgliedern. Eingetreten sind 107 neue Mitglieder, ausgeschieden 5 durch Versetzung und 2 durch Tod, sodaß am Schlusse des Jahres 1895 noch 130 Mitglieder verblieben sind. Von diesen gehören 77 dem Stations-, 27 dem Zugbeförderungs-, 1 dem Bahnbewachungs-, 20 dem Abfertigungs- und 5 dem Bureaudienst*) an. Die Einnahmen betrugen 428,55 Mk. Denselben steht eine Ausgabe in Höhe von 419,03 Mk. gegenüber, von welchen satzungsmäßig 345,25 Mk. an Hannover abgeliefert wurden. — Recht bezeichnend für den Spruch „Einigkeit macht stark" ist bereits das Ergebniß des Kohlenlieferungsabschlusses gewesen. Es wurden in den letzten 3 Monaten rund 1800 Centner von der Kohlenaufbereitungsanstalt m. b. H. von 50 Mitgliedern bezogen. Hierdurch ist bei dem bewilligten Rabatt von 0,25 Mk. pro Centner ein Gesammtgewinn von 450 Mk. oder im Durchschnitt 9 Mk. für das abnehmende Mitglied erzielt worden. — Der Verein steht im wechselseitigen Verkehr mit dem Supernumerar-, dem Bureaubeamten- und dem Lokomotivbeamten-Verein.

Wir können in jeder Beziehung mit den bis jetzt gewonnenen Ergebnissen zufrieden sein, umsomehr, als unseren Bestrebungen die Kaiserliche General-Direktion wohlwollend gegenüber steht, erhoffen aber, daß das neue Vereinsjahr uns zu einem engeren Zusammenschlusse, zu einem Elsaß-Lothringischen Landesverbande führen werde; denn erst als selbständiges Glied werden wir kräftig an den Zielen des großen Eisenbahnverbandes mitzuarbeiten vermögen.

*) Die Betheiligung von Seiten des Bureaudienstes ist recht erfreulich. Hoffentlich wird dieselbe noch eine recht rege werden. Bei verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen ist leider bisher die merkwürdige Erscheinung zu beobachten gewesen, daß die Bureau-Bediensteten den Vereinen, denen sie in ihrer Eigenschaft als Eisenbahn-Beamte anzugehören das Recht haben, sich bis jetzt in verhältnißmäßig nur wenigen Fällen zu nähern suchen, und doch könnten gerade sie sehr viel zum Ausgleich der Natur des Eisenbahndienstes widersprechender Gegensätze beitragen. Die Vereinsvorstände (in den Bezirken wie in den Ortsgruppen) sollten es sich zur besonderen Aufgabe machen, soviel als nur möglich die Gelegenheit zur Gewinnung auch von Kollegen des Bureaudienstes zu suchen und wahrzunehmen. Wenn dieselben bis heute in vielen Fällen gesellschaftlich besser gestellt erscheinen, so kann das umsoweniger bestimmend dafür sein, sich etwa grundsätzlich von den allgemeinen Vereinsbestrebungen fernzuhalten. Gerade von den Bureau-Beamten und ihrem Interesse an der Zusammengehörigkeit mit dem Eisenbahndienste ist mit Sicherheit vorauszusetzen, daß sie der guten Sache großen Nutzen zu bringen und sich um die Einigkeit und das Aufblühen der Vereine besonders verdient zu machen vermögen.

D. Schriftl.

Bezirksverein Allowo, Ostpr.

Der am 18. Februar Abends 8½ Uhr im geschmückten Wartezimmer abgehaltene Familienabend war in Folge dienstlicher Behinderungen und Krankheiten in den Familien der Mitglieder leider weniger zahlreich besucht. In Anbetracht dessen wurde der geschäftliche Theil bis zur nächsten Versammlung vertagt und zum vergnüglichen Theil, einem flotten Tänzchen geschritten. Zur ganz besonderen Ehre gereichte dem Verein das Erscheinen der Herren Baurath Breidsprecher, Betriebs-Inspektor Senger, Betriebs-Ingenieur Kühne und Telegraphen-Verwalter Trimborn. Nachdem genannte Herren begrüßt waren, gab Herr Baurath Breidsprecher seiner Freude über das Arrangement und einmüthige Zusammenhalten Ausdruck und wünschte, daß in den Bestrebungen fleißig weiter gewirkt werden möchte.

Alle Anwesenden huldigten in recht fröhlicher Stimmung bis 1½ Uhr dem Tanz. Die nächste Versammlung findet am 8. März statt.

Bezirk 20 (Wittenberg).

Am 16. d. Mts. fand im hiesigen Bezirk in den Festsälen der „Reichspost" unter zahlreicher Betheiligung (etwa 700 Personen) unser 2. Stiftungsfest statt, wozu Beamte aus Nah und Fern mit ihren Familien erschienen waren. Der große Festsaal war prächtig geschmückt. Die Musik wurde von der hiesigen Artillerie-Kapelle gespielt. In der Begrüßungsrede des Vorsitzenden wurden die Eisenbahner zur gemeinsamen Arbeit für das Vereinsleben angespornt, da sie einem Beruf, einer Gemeinschaft angehören und wurde unter Hinweis auf unser Losungswort: „Treu zu Kaiser und Reich" mit einem dreimaligen Hoch auf Se. Majestät den Kaiser geschlossen, und mit Begeisterung und Beifall aufgenommen. Darauf folgte ein lebendes Bild, das den Kaiser als Schutzherrn der Industrie und des Verkehrs darstellte und zwar mit einer so frappanten Portraitähnlichkeit, daß man sich nur schwer von dem Anblick losreißen konnte, um auch die andern Mitglieder der interessanten meisterhaft erfundenen Gruppe anzusehen. Der Kaiser in der Kürassier-Uniform wurde vortrefflich dargestellt von unserm Vereinsmitgliede Herrn Schröter. Es folgten in kurzen Pausen Couplets, Sologesänge, ein Schwank „Dr. Müller" und nochmals lebende Bilder, die alle den überwältigenden, auch dem strengsten Dienst anhaftenden Humor athmeten. Den Schluß bildeten Sologesang und ein Zithervortrag. Die Eröffnung der „Ringbahn" konnte erst gegen 12 Uhr erfolgen und war der Verkehr auf dieser so stark, daß erst gegen 6 Uhr früh der letzte „Zug" abgelassen werden konnte, worauf dann ein vorschriftsmäßiges Ruhesignal auf den Läutewerken, welche im Saale vertheilt waren, gegeben wurde.

Zu erwähnen ist, daß vom Vorsitzenden mehrere Glückwunschdepeschen und ebenso Schreiben, welche von Kollegen eingegangen waren, zur Verlesung kamen. Den Herren Kollegen sei an dieser Stelle unser Dank ausgesprochen. Als das so herzlichst abgefaßte Schreiben der Berliner Ortsgruppe verlesen wurde, erschallte ein brausendes Hoch auf den hier so wohlbekannten Herrn Scharr. Mit Jubel und Begeisterung wurde auch ein vom Vorsitzenden auf den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein ausgebrachtes Hoch aufgenommen. In Einigkeit und Fröhlichkeit stimmte man allseitig überein, daß ein schöneres Fest in unserer alten Lutherstadt noch nie von den Eisenbahnern gefeiert worden ist. — Doch wollen wir auch das Beste von unserer Festlichkeit nicht vergessen: wir haben eine Einnahme von ca. 160 Mk. erzielt, wovon nach Abrechnung der Ausgaben noch ein guter Theil der Unterstützungskasse zufließt.

L.

30. Bezirk (Magdeburg).

Am 16. Februar fand die diesjährige Bezirks-Haupt-Versammlung statt. Der bereits in Nr. 7 der Verkehrsblätter veröffentlichte Geschäftsbericht wurde vorgetragen und dem Vorstande Entlastung ertheilt. Dann erfolgte Neuwahl des Vorstandes. Schließlich wurde die Gründung einer Vereinsbibliothek beschlossen, für die bereits eine große Anzahl von Werken zur Verfügung steht. Der letzte Punkt der Erörterungen: Ernennung von Vertrauensmännern auf den größeren Stationen wurde der vorgerückten Zeit halber nicht zu Ende geführt und für eine spätere Versammlung zurückgestellt.

Der Vorstand hat sich, wie folgt, gebildet: Vorsitzender: Stations-Assistent Carl Ed. Schmidt; Stellvertretender Vorsitzender: Stations-Vorsteher Frigge; Schriftführer: Telegraphist Döbel; Kassirer: Werkführer Grams; Beisitzer: Lokomotivführer Asbach, Bahnmeister-Diätar Baumgarten; Stations-Verwalter Damm, Rangirmeister Daul, Telegraphist Dinkelmann, Zugführer Georgi, Stations-Assistent Göring, Stations-Assistent Helmke, Eisenbahn-Sekretär Hoppe, Stations-Assistent Jentzsch, Lademeister Lesse, Bremser Meinecke, Betriebs-Sekretär Sabatzky, Bahnwärter Schüler, Weichensteller Wagenführ II.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Borsdorf.

Am 6. Februar fand im Rosenschlößchen zu Borsdorf Jahresversammlung statt. Hierbei wurde mitgetheilt, daß die Ortsgruppe im Jahre 1895 für 4877 Mk. Waaren von Vertragsfirmen bezogen und hierdurch der Unterstützungskasse einen hübschen Betrag an ihr zufallenden Prozenten zugewendet hat. Außerdem kann die Ortsgruppe noch in baar 211 Mk. 58 Pfg. an den Hauptvorstand abliefern. Das Vermögen der Ortsgruppe beträgt 180 Mk., wovon 148 Mk. 86 Pfg. in baar, der Rest in Cigarren vorhanden ist. Wiedergewählt wurden die aus dem Vorstand ausscheidenden Herren: Bahnhofsinspektor v. Odeleben als Obmann, Bahnmeister Kunze als Stellvertreter; neu gewählt ein bisher noch nicht vorhanden gewesener Schriftführer in der Person des Herrn Stations-Assistent Petters.

Nachdem noch berichtet worden, daß u. A. die Baer'schen Dienstbücher, der Merkel'sche Handatlas, die zwanglosen Hefte für die Ortsgruppe beschafft worden sind, der Mitgliederbestand sich ultimo 1895 auf 33 Personen gegen 39 im Jahre 94, beziffert (durch Bildung der Ortsgruppe Wurzen und Austritt aus dem Eisenbahndienste schieden 12 Personen aus), wurde noch erwähnt, daß Donnerstag, den 5. März wiederum Versammlung in Borsdorf stattfindet und hierzu Herr Bahnhofsinspektor v. Odeleben einen Vortrag über seine Erfahrungen und Erlebnisse bei den kommissarisch verwalteten Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen im Jahre 1871 in Aussicht gestellt hat.

Digitized by Google

Ortsgruppe Wolkenstein.

Am Sonntag, den 9. d. Mts., hielt unsere Ortsgruppe, einem längst gehegten Wunsch gemäß, im Gasthause „Stadt Dresden" ein Ballfest ab. Schon der schön ausgeschmückte Saal, der einem herrlichen freien Tummelplatze im Walde glich, zeigte, daß in der kurzen Zeit, die dem Obmann und den dortigen Mitgliedern zur Verfügung stand, ganz gehörig gearbeitet worden sein mußte. Wer noch nicht wußte, wie viel Stationen zur Ortsgruppe gehörten, konnte es dort deutlich sehen, jeder Name prangte im Lichterglanze eines Transparents. Fahnen und Guirlanden zierten anmuthig und gefällig den Saal. Eine Wasserstation war recht naturgetreu dargestellt, deren Cysterne aber diesmal kein Wasser, sondern einen vorzüglichen Gerstensaft enthielt, welcher bei allen herumpustenden von ihr gespeisten Lokomotiven (als solche hatte man sich die eifrigen Tänzer vorzustellen) eine gar schöne Festlaune hervorzauberte.

Nach einigen zum Vortrag gelangten Konzertstücken begrüßte der Obmann, Herr Bahnhofsinspektor Liebetrau, alle erschienenen Gäste und Mitglieder recht herzlich; er schloß seine Rede mit einem Hoch auf unsern Landesvater Se. Maj. König Albert, in welches die Versammlung begeistert mit einstimmte. Hierauf begann ein fröhlicher Ball, in dessen Verlauf ein Cotillon alle Theilnehmer vortrefflich amüsirte. Die von einem netten Blumenmädchen und einem Südfruchthändler zum Verkauf gebrachten Sträußchen und Süßigkeiten waren gar bald ausverkauft und ergaben einen ansehnlichen Reingewinn für die Wittwen- und Waisenkasse. Den wohlverdienten Dank für den Obmann und seine Helfershelfer für das gut durchdachte Arrangement brachte Herr Bahnhofsinspektor Schumann-Zschopau zum Ausdruck. Viel zu früh gingen die letzten Züge, die die Theilnehmer, gewiß recht befriedigt mit allem, selbst was Küche und Keller boten, in ihre Heimath beförderten. —r.

Ortsgruppe Rossen.

Am Sonntag, den 9. Februar, fand im festlich geschmückten Saale des hiesigen Schützenhauses das übliche Wintervergnügen, bestehend aus Kappenabend und Ball statt. Die ergangenen Einladungen hatten eine stattliche Anzahl von Mitgliedern des Beamten- und Wirthschaftsvereins nebst deren Angehörigen, aber auch zahlreiche Gäste herbeigeführt, und es entwickelte sich alsbald nach Beginn der Festlichkeit ein buntbewegtes Bild. Das aufgestellte Programm enthielt in 14 Nummern gut gewählte Orchesterstücke, Duette, gemischte Chöre, Couplets, Solosszenen, Solo für Clarinette und Klavier und zum Schluß den einaktigen Schwank: „Das Schwert des Damokles." Jede Aufführung, welche in der Hauptsache nur von Mitgliedern resp. Angehörigen zu Gehör gebracht wurde, fand den wohlverdienten Beifall. Auch der sich anschließende Ball verlief in animirtester Stimmung und hielt die Theilnehmer bis in die Morgenstunden beisammen. — Mit Recht kann behauptet werden, daß es das gelungenste und besuchteste aller bisher im Verein veranstalteten ähnlichen Feste war, und es wird dieser Abend allen Theilnehmern noch lange in schöner Erinnerung bleiben. Eine Sammlung zum Besten der allgemeinen Unterstützungskasse des Vereins ergab einen befriedigenden Betrag.

Ortsgruppe Oelsnitz.

Das zweite Stiftungsfest unserer Ortsgruppe wurde am Dienstag, den 4. Febr. Abends in dem schön geschmückten „Engel-Saale gefeiert. Unter den zahlreichen Festtheilnehmern herrschte in Folge der mannigfaltigen und gehaltvollen Darbietungen eine äußerst animirte Stimmung, die auch während des Balles, den ein reizender Damenflor verschönte, anhielt. Die Stadtkapelle eröffnete den Abend mit einem feurigen, gut gespielten Marsch, worauf sich Herr Konzertmeister Kobien aus Plauen als Violinen-Solist hören ließ. Der Künstler erntete für seine schönen Darbietungen wohlverdienten reichen Beifall. Nicht minder gefielen auch die Zither-Vorträge, mit denen die Herren Rob. Wolfram und techn. Bureau-Assistent Rauchfuß die Zuhörer ergötzten. Mit herzerfreuenden, tadellos vorgetragenen Gesängen wartete unser altbekanntes, oftbewährtes Fink'sches Quartett auf. Der am Ende des ersten Theiles des reichhaltigen Programms von Herrn Rauchfuß ausdrucksvoll gesprochene Prolog war heiteren Inhalts. Zu großer Heiterkeit wurden auch die glücklichen Gewinner und die minder glücklichen Nietenbesitzer hingerissen bei Vertheilung der Gewinne, die durch Betheiligung an der Tombola zu machen waren. In Summa: das zweite Stiftungsfest der jungen, lebenskräftigen Ortsgruppe Oelsnitz war in allen seinen Theilen wohlgelungen.

Ortsgruppe Werdau.

Am 2. Februar d. J. feierte unsere Ortsgruppe in den festlich geschmückten Sälen der „Centralhalle" zu Werdau ihr Wintervergnügen, verbunden mit Konzert, Theater, lebenden Bildern und Ball. Dank den umsichtigen und umfassenden Vorbereitungen der Vereinsleitung, nahm das Fest unter überaus zahlreicher Betheiligung einen schönen und wohlgelungenen Verlauf. Eingeleitet wurde dasselbe durch eine Fest-Ouverture, wovon sich der von einer Dame gesprochene Festprolog reihte. Hierauf hielt unser verehrter Ortsgruppenvorstand die Festrede; schildernd, wie aus kleinen Anfängen sich die Ortsgruppe zur jetzigen Höhe entwickelt habe, wünschte er dem Verein ferneres Wohl und Gedeihen, legte einem Jeden die Pflege der Kollegialität ans Herz und schloß seine Rede mit einem Hoch auf unseren allverehrten König Albert, in das alle Festgenossen begeistert einstimmten. Nachdem hierauf erschallenden Festliede ergötzte uns Herr Lokomotivführer Görner durch mehrere Sologesänge. Zu einem Glanzpunkt des Festes gestaltete sich ein von Herrn Schaffner Krause arrangirtes lebendes Bild, Eisenbahnerleben darstellend. Stürmischer Beifall bewies, wie herrlich sich dieses Bild ausnahm. Die zum Schluß aufgeführte, aus vier Szenen bestehende Posse „Telegraphische Depeschen" erzielte großen und allseitigen Beifall. Die Rollen des Theaterstücks, ausschließlich von Vereinsmitgliedern in lebenswahrer Weise durchgeführt, ließen kaum die Besetzung von Dilettanten erkennen. Die Pausen füllte die Werdauer Stadtkapelle durch gediegene Konzertstücke in vorzüglicher Weise aus. Daß auch die Tanzordnung zu ihrem vollen Rechte kam, sei nebenher erwähnt. Erst in den Morgenstunden trennte man sich mit dem Wunsche auf öftere Wiederkehr eines in allen Theilen so wohlgelungenen Festes.

Ortsgruppe Oelsnitz i. V.

Am 11. Februar d. J. hielt die hiesige Ortsgruppe ihre 2. Generalversammlung in ihrem Vereinslokale, Bahnhofswirthschaft, ab. Die für diese aufgestellten wesentlichen Punkte der Tagesordnung bestanden in:

1. Erstattung des Jahresberichts durch den Obmann, Herrn von Arnim, aus dem insbesondere hervorzuheben ist, daß die Entwickelung der Gruppe stetig vorwärts schreite, immerhin aber noch Einiges zu wünschen übrig lasse, und daß namentlich die Verbreitung des Vereinsorgans eine regere werden möge;
2. Erstattung des Kassenberichts auf das verflossene Vereinsjahr seitens des stellvertretenden Kassirers Herrn Schubert, mit einer Gesammteinnahme von 5250,16 Mark, der eine Ausgabe von 5224,10 Mark gegenübersteht;
3. Wahl für die statutengemäß ausscheidenden Herren des Vorstandes, und zwar für den stellvertr. Obmann, techn. Bureau-Assistent Rauchfuß, den Kassirer Stat.-Assistent I. Kl. Jähnig, den stellvertr. Schriftführer Bureau-Assistent Schüttauf. — Das Ergebniß war, daß die Herren Rauchfuß und Schüttauf wieder- und zum Kassirer der zeitherige Stellvertreter, Herr Aufschreiber Schubert, neu gewählt wurde. Das dadurch frei werdende Amt des stellvertretenden Kassirers wurde durch allseitigen Zuruf Herrn Stations-Assistent Schober übertragen. Der Ortsgruppen-Vorstand besteht sonach für das neue Vereinsjahr aus nachstehenden Herren:

Billeteur v. Arnim, Obmann.
Technischer Bureau Assistent Rauchfuß, Stellvertreter.
Aufschreiber Schubert, Kassirer.
Stations-Assistent Schober, Stellvertreter.
Bureau-Assistent Schulze, Schriftführer.
Bureau-Assistent Schüttauf, Stellvertreter.

Letzterem wurde zugleich die Verwaltung der Bücherei und des Inventars übertragen. — Die Erledigung dieser 3 Punkte fand den ungetheilten Beifall der Generalversammlung. S.

Ortsgruppe Eberebach.

Am Donnerstag, den 5. dss. Mts. beging unsere Ortsgruppe im Saale des Hotels „Stadt Zittau" das Fest ihres zehnjährigen Bestehens in überaus stimmungsvoller Weise. Die Mitglieder und zahlreichen Gäste amüsirten sich aufs Beste und nahmen die gebotenen schönen Vorträge recht beifällig auf. Der derzeitige Vorsitzende des Vereins, Herr Assistent Mroß hielt eine Ansprache, in der er die Festversammelten begrüßte, des 10jährigen Vereinsbestehens gedachte und der Begründung von Hilfskassen während desselben; des Weiteren forderte der Vorsitzende zur Pflege der Kollegialität auf und brachte unter Erwähnung der pflichttreuen Ergebenheit den höheren Vorgesetzten gegenüber ein dreimaliges Hoch auf Se. Majestät den König aus. Gute Konzertmusik, Quartett- und Sologesänge wechselten ab, und zum Schluß wurde recht gut ein Einakter gegeben. Ein animirtes Tanzkränzchen beschloß das schöne Fest.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Crailsheim.

Am Freitag, den 14. dss. hielt der Bezirk Crailsheim seinen Fastnachtsball in den „Lammsälen" ab. Dieselben vermochten die Menge der Mitglieder und Gäste kaum zu fassen, und alle Theilnehmer sahen ihre auf Grund früherer Erfahrungen hochgespannten Erwartungen durch den prächtigen Verlauf des Abends weit übertroffen. Ein buntes Gewühl von Masken erfreute das Auge; überall herrschte ungezwungene Fröhlichkeit, und das sehr reichhaltige Programm fand großen Beifall.

Digitized by Google

Von geradezu überwältigender Komik war das „Dampfnudelquartett", ein Musikautomat mit Dampfbetrieb, sodann der „Heirathsautomat". Die Vorträge des „Impresario Mandolinato", des „Mausfallenhändlers", eines „Stuttgarter Weingärtners", sowie einer „italienischen Sängergesellschaft" ernteten reichen Beifall. Vielen Spaß machte die Verleihung komischer Orden an verschiedene Mitglieder für hervorragende Leistungen. Allen Mitwirkenden, insbesondere dem allzeit rührigen Ortsgruppenobmann Herrn Postsekretär Beck, den Herren Eisenbahnassistenten Metzler und Werner, Eisenbahnpraktikanten Schwenger und Brezing sei hiermit herzlicher Dank gesagt, des Herrn Oberwerkführers Veil für seine Beihilfe auf technischem Gebiet nicht zu vergessen. Nicht unerwähnt bleibe auch das Faschingsblatt für Verkehrsunwesen „Närrische Knallkapseln" wegen seines wirklich humorvollen Inhalts. Leider muß gesagt werden, daß die auswärtigen Mitglieder des Bezirks sich nur spärlich eingefunden hatten, woran allerdings die ungünstigen Zugverbindungen Schuld sein dürften. Dagegen hat das Erscheinen mehrerer bayrischer Kollegen mit ihren Damen sehr angenehm berührt, und wünschen wir, daß das gute Einvernehmen mit unseren Nachbarkollegen auch für die Zukunft fortdauern möge.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betreffend Kautionsstellung.

Zu sehr günstigen Bedingungen bewirken wir Kautionsstellungen in jeder beliebigen Höhe ohne Bürgschaft für alle Beamten, ob Vereinsmitglieder oder nicht. Bereits gestellte Kautionen können beliehen werden. Anträge nimmt entgegen

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Ortsverein Braunschweig.

Am Sonntag, den 1. März cr., Nachmittags 4 Uhr findet im Saale des Hotels „Preußischer Hof" ein **Vortrag** des Regierungsbauführers Herrn Fr. Natalis über **„Sicherheitseinrichtungen für Eisenbahnen"** unter Vorführung von Modellen statt.

Die Herren Beamten und Hilfsbeamten ladet hierzu ergebenst ein

Der Vorstand.

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 8. März, Nachmittags 3 Uhr in der „goldenen Krone" (Berliner Straße) **Versammlung.** 1. Kreuz- und Querfahrt im Süden Europas (Herr Pastor Dr. Wolff). 2. Die Opfer unseres Berufs (Der Vorsitzende). 3. Die General-Versammlung in Hannover am 12. April 1896.

Mit Rücksicht auf die räumlichen Verhältnisse kann der Zutritt nur den Mitgliedern und die es werden wollen, sowie deren **erwachsenen** Familien-Angehörigen gestattet werden. Ausweis beim Eintritte durch Vereinsabzeichen oder Mitgliedskarte.

Der Bezirks-Vorstand.

Bezirks-Verein 53a. Straßburg i. Els.

Den geehrten Herren Mitgliedern beehrt sich der Vorstand Folgendes bekannt zu geben: Freitag, den 6. März d. Js. findet in unserem Vereinslokale „Zur Walhalla" eine **außerordentliche General-Versammlung** statt. — Tagesordnung: 1. Bericht der Rechnungsrevisions-Kommission. 2. Beschlußfassung über den Druck des Jahresberichtes. 3. Landesvereinssache. 4. Bekanntgabe des Sitzungs-Protokolls vom 7. Februar d. Js. 5. Geschäftliches. Anfang 8½ Uhr Abends.

Straßburg, den 21. Februar 1896.

Der Vorsitzende.
Hörner.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

über folgende Zuwendungen zur allgemeinen Unterstützungskasse und für die sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins.

6070,56 Mk. Vortrag aus letzter Veröffentlichung.
110,90 „ Rabatt ꝛc. aus Feuerversicherungs-Abschlüssen IV. Vierteljahr 1895.
26,13 „ vom Bezirksvorstand Zwickau: 18,45 Mk. aus d. Bezuge von Aschebechern ꝛc., 6,60 Mk. nachträgl. Erlös aus farb. Karten ꝛc., 1,08 Mk. aus dem Bezuge von Lederwaaren.
32,46 „ von Ortsgruppe Bautzen aus dem Cigarren-Bezuge.
10,85 „ „ „ Pirna „ „ „ „
—,50 „ „ Herrn Kapitän Schiller in Königstein.
2,25 „ „ Ortsgruppe Weida aus dem Bez. von Handschuhen.
60,— „ „ „ Dresden a. d. Bez. v. Roßweiner Decken.
52,49 „ „ „ Adorf: 15,54 Mk. a. d. Cigarren-Bezuge, 36,95 Mk. aus sonst. Bez.
53,28 „ „ „ Alt- und Neugersdorf a. d. Cig.-Bez.
50,— „ „ „ Gößnitz aus dem Cig.-Bezuge.
134,— „ „ „ Rochlitz „ „ „ „
50,— „ „ „ Reichenbach i. V. aus wirthsch. Unternehmungen.
186,14 „ „ „ Borsdorf: 90,10 Mk. aus d. Cig.-Bez., 15,09 Mk. Einnahmen an Vereinsabenden, 8,— Mk. Zuwendung durch Herrn Gröschel in Meißen, 2,— Mk. Zuwendung durch Herrn Stat.-Assistent Kalow, 5,— Mk. Geschenk der Ortsgruppe zum 10jährigen Bestehen des Vereins, 2,— Mk. Erlös aus Cig.-Abschn., 2,20 Mk. Erlös aus alten Kisten, 61,75 Mk. aus versch. Bezügen.
42,50 „ von Ortsgruppe Königstein, Sammelgelder.
40,— „ „ „ Löbau, a. d. Cig.-Bez.
0,90 „ „ d. Bez.-Vorst. Bautzen, nachtr. Erlös a. farb. Karten ꝛc.
55,— „ Gewinn aus dem Vertriebe des Kampfgenossenbundes.
3,35 „ von Ortsgruppe Radebeul.
0,14 „ „ Herrn Stat.-Assist. Pusinelli in Dresden-N.
4,18 „ „ „ Bur.-Assist. Ketzscher, Verkehrsbureau, Dresden.
1,56 „ „ „ Betr.-Sekr. Ursinus, Techn. Hpt.-Bur. f. V. B. Dresden.
23,90 „ von Ortsgruppe Plauen i. V.: 15,13 Mk. a. d. Cig.-Bez., 8,77 Mk. aus sonst. Bezügen.

7011,09 Mk. im Ganzen bisher auf 1895.

Einlieferungen und Zuwendungen aus dem Jahre 1895 werden bis Ende ds. Mts. zur Kasse des Hauptvorstandes erbeten, weil der diesmalige Jahres- und Kassenbericht sich zugleich auf die erste zehnjährige Vereinsperiode erstreckt und längerer Vorbereitung bedarf.

Chemnitz, den 21. Februar 1896. **Der Hauptvorstand.**

Bezirk Chemnitz.

Die X. **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" hier, Waisenstraße, statt. Beginn Nachmittags punkt ½1 Uhr.

Tagesordnung: 1. Bericht über den Stand des Bezirksvereins. 2. Erstattung des Kassenberichtes. 3. Erstattung des Prüfungsberichtes. 4. Allgemeine Aussprache und Beschlußfassung über eingegangene Vorschläge und Anträge in Bezug auf das Kautions-Darlehenswesen, die Krankenunterstützung, die Stipendienfrage, die Wittwen- und Waisenunterstützungskasse und sonstige Vereinsangelegenheiten. 5. Wahl von 8 Vorstandsmitgliedern. 6. Wahl von 3 Rechnungsprüfern und deren Stellvertretern. 7. Wahl der Abgeordneten zur X. ordentlichen Abgeordneten-Versammlung.

Unter Hinweis auf die geplanten wesentlichen Neuerungen wird um zahlreiches und pünktliches Erscheinen dringend ersucht.

Chemnitz, den 21. Februar 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreußig,	Schneider,	Münzel,
Vorsitzender.	Kassirer.	Schriftführer.

Ortsgruppe Riesa.

Nach den am 10. Februar ds. Js. vollzogenen Wahlen setzt sich die Ortsgruppenleitung aus nachgenannten Herren zusammen:

Obmann: Herr Stations-Assistent Schmalzried, Bahnhof Riesa,
Stellvertreter: Herr Stations-Assistent Irmisch, Bahnhof Riesa,
Kassierer: Herr Stations-Assistent Schlunzig, Güterkasse Riesa,
Schriftführer: Herr Diätist Bringezu, Bahnhof Riesa,
Vertrauensmann für die Wittwen- und Waisenkasse: Herr Bureau-Assistent Schneider, Bauinspektion Riesa,
Wirthschafts-Vermittler: Herr Stations-Assistent Schlenkrich, Bahnhof Riesa,
Ausschußmitglieder: Herren Fahrgeld-Kassierer Reuther, Stations-Assistenten Dietrich und Hofmann, techn. Bureau-Assistent Binz, Lokomotivführer Hänel u. Schmidt 5, Schaffner Landgraf und Weichenwärter I. Kl. Walther,
Rechnungsprüfer: Herren Aufseher Hesse-Bornitz, Stations-Assistent Heilmann, Bodenmeister Baum und Diätist Krüger.

Riesa, am 20. Februar 1896.

Die Ortsgruppenleitung.

Bezirk Zwickau.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 22. März im „Hotel Reitzich" (Hermannstraße) statt. Beginn pünktlich Nachmittags 3 Uhr. Etwaige Anträge bitten wir bis spätestens den 8. März an den mitunterzeichneten Vorsitzenden einzusenden (§ 17 der Satzungen).

Zwickau, am 14. Februar 1896.

Der Bezirksvorstand.

J. Hammerschmidt,	H. Hölzel,	L. Vogel,
d. Zt. Vorsitzender.	d. Z. Kassirer.	d. Z. Schriftführer.

Bezirk Lausitz.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 8. März 1896 im oberen Gesellschaftszimmer des „Bierpalastes" in Bautzen statt. Beginn 3 Uhr Nachmittags.

Tagesordnung: 1. Bericht über den Stand des Bezirksvereins. 2. Ablegung der Jahresrechnung. 3. Neuwahl von 4 Bezirks-Vorstandsmitgliedern. 4. Neuwahl von 4 Ausschußmitgliedern. 5. Wahl von 3 Rechnungs-Revisoren nebst Stellvertretern. 6. Wahl der Abgeordneten zur ordentlichen Abgeordneten-Versammlung in Chemnitz. 7. Anträge.

Um zahlreichen und pünktlichen Besuch wird gebeten.

Bautzen, am 17. Februar 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Hüttig,	Schmidt,	Schneider,
Vorsitzender.	Schriftführer.	Kassirer.

Digitized by Google

Nr. 10. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. **Leipzig, den 5. März 1896.** München.

Minister Thielen über den Ertrag und die Neuorganisation der preußischen Staatsbahnen.

Wie schon in voriger Nummer kurz berichtet worden ist, hat Herr Minister Thielen im preußischen Landtage am 22. Februar in längeren Ausführungen zum Eisenbahnetat gesprochen. Es ergiebt sich aus denselben ein überaus günstiges Bild, welches zeigt, daß mehr als alle anderen Institute die Eisenbahnen berufen sind, die Finanzen des Staates günstig zu beeinflussen.

Die Verkehrs-Einnahmen im neuen Etatsjahr schätzt der Herr Minister auf 1005 Millionen, also 24 Millionen Mark mehr als im Vorjahre. Es wird damit zum ersten Male in den Einnahmen 1 Milliarde überschritten. In diesem Wachsthum liegt ein erfreuliches Zeichen, „weil", wie der Herr Minister zutreffend begründet, „die Steigerung der Verkehrs-Einnahmen bei der Staats-Eisenbahn-Verwaltung ein ziemlich zuverlässiges Barometer dafür ist, daß unsre wirthschaftlichen Verhältnisse wenigstens in Handel und Industrie gesund und in gedeihlicher Entwickelung begriffen sind.

Trotz der sehr erheblichen Mehreinnahmen rechnet die Verwaltung nur auf eine Million Mehrausgaben, so daß ein Mehrüberschuß von 23 Millionen herauskommt. Es können nach dem Dafürhalten des Herrn Ministers aber auch noch einige Millionen Mark mehr herauskommen.

Hieraus geht hervor, von welch' günstigem Einfluß es gewesen ist, daß die Eisenbahn-Verwaltung fast ausschließlich dem Einflusse des Finanzministeriums unterstellt worden ist, und man kann diesen Umstand, entgegen der pessimistischen Auffassung so verschiedener Blätter, als einen glücklichen insofern hinstellen, als nunmehr mit aller Sicherheit darauf gerechnet werden kann, daß die so lange hinausgeschobene Aufbesserung der Beamtengehälter endlich doch nahe bevorsteht. Freilich ist es keine unberechtigte Erwartung, wenn man voraussetzte, daß der Herr Minister schon diesmal vor den Landtag getreten wäre und etwa gesagt hätte: Hier ist die hocherfreuliche Abrechnung vom vergangenen Jahre, und hier sind meine Vorschläge für eine endliche Aufbesserung der Gehälter meiner Beamten. Wir glauben, von Beidem hätten die Vertreter des Volks mit Befriedigung Kenntniß genommen und einmüthig zugestimmt. Aber auch hier ist es wieder der Herr Finanzminister, der die Hand auf den Säckel legt und sagt: Wir müssen noch immerzu warten, denn die Beamten der Eisenbahn-Verwaltung sind es nicht allein, die der Zulagen bedürfen. Läßt sich gegen diese Logik eines Finanz- und Staatsmannes auch kaum etwas einwenden, so ist doch nicht einzusehen, weshalb das Zuwarten bis in's Unendliche gehen soll. Wer steht dafür ein, daß nicht inzwischen andere Bedürfnisse hervortreten, denen die Beamten dann wieder, wie schon manchmal, nachstehen müssen? Was die Finanzminister der anderen Bundesstaaten schon längst fertig gebracht haben, sollte man auch vom preußischen erwarten können, denn von kaum einer anderen staatlichen Ausgabe läßt sich mit solcher Sicherheit annehmen, daß sie im Lande bleibt und in der Hauptsache wieder dem Staate zu Gute kommt, als von der so nothwendigen Verbesserung der Beamtengehälter. Wenn das Sprichwort sagt: Hat der Bauer Geld, so hat's die ganze Welt, so gilt das mit der Beschränkung auf den Staat in demselben Verhältniß von dem Beamten, abgesehen davon, daß die Hebung seiner Berufsfreudigkeit ein wichtiger ethischer Faktor ist. . . . . .

Es ist nicht unbescheiden, wenn wir von unserem Blatte sagen, daß es die Frage der Neuorganisation zuerst mit angeregt, jederzeit mit Begeisterung vertreten und daher die betheiligten Kreise schon frühzeitig mit ihr vertraut gemacht hat, wie wir ja überhaupt in der Behandlung großer eisenbahnwirthschaftlicher Fragen das beste Förderungsmittel des Berufslebens unserer Eisenbahner erblicken. Um so mehr begrüßen wir nun auch das überaus günstige Ergebniß, welches die Neuorganisation für die preußische Eisenbahn-Verwaltung gehabt hat. Herr Minister Thielen sagte über dieselbe:

„Der Herr Referent hat bereits ausgeführt, daß nach den Mittheilungen, die in der Budgetkommission seitens der Vertreter der Staatsregierung gemacht worden sind, man wohl sagen darf, die Neuorganisation hat -- soweit sich das bis jetzt übersehen läßt; wir haben ja noch nicht einmal ein volles Jahr, innerhalb dessen wir in der neuen Organisation gewirthschaftet haben! — den Erwartungen entsprochen, die bei der Einführung der Organisation von mir ausgesprochen worden sind. Die Uebergangszeit ist für uns alle eine außerordentlich schwere gewesen. Sie hat uns alle, vom Minister bis zum geringsten Bureaudiätar, mit außerordentlicher Arbeit belastet und auch mit mancher Sorge erfüllt. Wir können sagen: Gott sei Dank, über die Periode sind wir nun hinweg. Der Uebergang wurde in mancher Beziehung erschwert, daß wir in verschiedenen Theilen des Landes sehr gesteigerten Ansprüchen des Verkehrs haben gerecht werden müssen. Ich erinnere nur an die Festlichkeiten und den Zuzug ganz Deutschlands nach Friedrichsruh, ich erinnere an die Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals, an die Feier auf den Schlachtfeldern in Elsaß-Lothringen, an die großen Manöver, die im vorigen Jahre stattgehabt haben, ich erinnere endlich an die plötzliche Verkehrssteigerung im Güterverkehr. Was das Letztere betrifft, so kann uns ja eingewendet werden: bei der Gelegenheit habt ihr euch doch nicht so bewährt, wie im Lande erwartet wurde, es ist Wagenmangel eingetreten. Aber ich meine, im Großen und Ganzen hat der gesammte Organismus der Staatseisenbahnverwaltung den Anforderungen voll genügt, und es hat sich nach keiner Seite hin fühlbar gemacht, welche außerordentlichen Veränderungen innerhalb der Staatseisenbahn-

Digitized by Google

verwaltung seit dem 1. April 1895 vorgegangen sind. Wenn ich nun auf die äußeren Folgen mit einigen Worten zurückkommen darf, so ist schon bei der Berathung der neuen Organisation von mir angeführt worden, daß eine wesentliche Verminderung der Bediensteten durch die Neuorganisation herbeigeführt werden würde. Wir beschäftigen augenblicklich 3150 Bedienstete weniger als zu der Zeit, wo wir die ersten Vorarbeiten für die neue Organisation in die Hand nahmen, das ist seit dem Jahre 1892. Wir beschäftigen 3150 Beamte weniger, trotzdem daß seit der Zeit das Staatseisenbahnnetz um 2100 Kilometer zugenommen hat, und trotzdem daß der Verkehr, wie die vorhin genannten Zahlen bestätigen, ganz erheblich gesteigert worden ist. Dieses Minus an Beamtenkräften ist wesentlich gespart worden im eigentlichen Bureaudienst; im Verkehrs- und Betriebsdienst nur zum ganz geringen Theil Der eigentliche bureaukratische Theil der Verwaltung hat diese Kräfte hergeben müssen und hat sie auch, wie der Erfolg zeigt, hergeben können.*) Der Minderaufwand für diese 3150 Beamten beläuft sich auf etwa 7 Millionen Mark. Davon kommen schon jetzt 4 Millionen zur vollen Geltung; der Rest ist anzurechnen auf die Dispositionsgehälter und tritt erst allmählich in die Erscheinung. Die Bildung der Direktionsbezirke war eine der schwierigsten Aufgaben, die bei der neuen Organisation zu lösen waren. Wir hatten Rücksicht zu nehmen auf Betriebsgebiete — beide decken sich nicht immer —, wir hatten endlich Rücksicht zu nehmen auf provinzielle berechtigte Ansprüche und auf manche andere Verhältnisse. Aber auch hier darf ich sagen, daß, soweit sich bis jetzt übersehen läßt, im Allgemeinen die Lösung eine glückliche gewesen ist und daß auch in der Provinz, soweit ich Gelegenheit habe, darüber ein Urtheil zu hören, anerkannt wird.

Insbesondere wird in der Provinz es dankbar anerkannt, daß jetzt die Berührung mit den Eisenbahnbehörden eine viel leichtere und viel bequemere geworden ist, als das für sehr viele Landestheile bisher der Fall gewesen ist. Wenn der Königsberger bisher in Bromberg bei der Eisenbahndirektion sich Rath und Hilfe holen mußte, so war das für viele Leute absolut unmöglich. Er war genöthigt, wenn er einen Wunsch oder eine Beschwerde hatte, eine Brief zu schreiben, und dabei kam oft nicht sehr viel heraus. Jetzt ist die Berührung mit den Eisenbahnen und zwar in allen Organen eine sehr viel leichtere, und die betreffenden Verkehrsinteressen kommen sehr viel rascher zu einer Entscheidung, und ich bin auch fest überzeugt, daß die Entscheidung jetzt auch mehr den thatsächlichen Verhältnissen Rechnung trägt, als das früher beim besten Willen aller betheiligten Behörden der Fall sein konnte. Insbesondere hat sich als sehr wohlthätig erwiesen, daß die Zuständigkeit der Staatseisenbahnverwaltungsorgane und die Verantwortlichkeit dieser Organe sich deckt, daß also die Einzelorgane nicht erst Genehmigung einzuholen haben in kleinen Dingen, die die Sache verzögern und manchmal auch die Entscheidung unliebsam gestalten. Alles das geht jetzt entschieden glatter; namentlich möchte ich darauf aufmerksam machen, daß die Erledigung der kleinen Reklamationen, die im Personen- und Güterverkehr täglich vorkommen, sich erheblich rascher vollzieht, daß der mündliche Verkehr zwischen den Verkehrsinteressenten und den Verkehrs-Inspektionen sich schon in erfreulicher Weise ausgebildet hat. Ein abschließendes Urtheil ist ja natürlich viel zu früh. Wir bilden uns auch gar nicht ein, daß wir etwas absolut Gutes und Richtiges gemacht haben. Es wird noch mancher Besserung bedürfen, und wir sind auch im Anfange mit Bewußtsein manchmal noch zu vorsichtig und zu schonend an die Aenderung mancher bureaukratischen Einrichtung herangetreten. Die Erfahrung hat uns schon gelehrt, daß wir noch weiter mit der Scheere vorgehen und noch manches andere abschneiden können, was mit der stets entgegenkommenden Hilfe des Herrn Finanzministers und der Königlichen Oberrechnungskammer auch schon in einer Reihe von Fällen geschehen ist. Innerhalb der Uebergangsperiode haben wir allerdings einen, wenn auch nur kleinen Theil der zur Disposition gestellten Beamten wieder heranziehen müssen, um die ganz ungewöhnliche Arbeitslast, die uns erwuchs bei der großen Inanspruchnahme der noch vorhandenen Kräfte, bewältigen zu können. Wenn Sie z. B. bedenken, daß die Aufhebung der Betriebsämter die Folge gehabt hat, daß die Abrechnungen über das abgeschlossene Jahr, welche die Betriebsämter zu führen gehabt hätten, nun in die Hände der Direktionen gelegt werden mußten, die mit den Verhältnissen nur unvollkommen bekannt waren, so werden Sie ermessen können, welche Berge von Arbeit da vorübergehend zu bewältigen waren. M. H., diese zur Disposition gestellten Beamten sind alle bereits wieder in ihren wohlverdienten Ruhestand eingetreten. Wir wirthschaften schon seit geraumer Zeit mit unserem normalen Stande Beamten.

M. H., die Eisenbahnverwaltung muthet ihren Beamten vielleicht etwas mehr zu, als das regelmäßig im Durchschnitt der Fall ist. Das liegt nun einmal in den Verhältnissen. Wir müssen auch vielleicht etwas mehr individualisieren bei der Auswahl der Beamten für die einzelnen Stellen; wir müssen uns mit größerer Sorgfalt überlegen, ob der Mann gerade für den Posten geeignet ist oder nicht. Ich sehe darin aber im Großen und Ganzen keinen Nachtheil, sondern eher einen Vorzug. Ein bequemes Dasein haben unsere Beamten allerdings nicht. Nach meinen Erfahrungen wird bei den Behörden am pünktlichsten und am gründlichsten gearbeitet, die mit vollem Dampf arbeiten. Bequeme Beamte pflegen ihr Pensum weder gründlich, noch schleunig zu erledigen; das ist ein alter Erfahrungssatz, der sich auch bei der Eisenbahnverwaltung durchaus bewahrheitet. Es ist in der Presse ja vielfach darüber geklagt worden, daß wir unsere Beamten zu sehr anstrengen. Ich habe mich persönlich bei verschiedenen Direktionen von dem Stand der Arbeiten unterrichtet und habe auch meine Herren Mitarbeiter ersucht, das Gleiche bei einer ganzen Reihe von anderen Direktionen zu thun. Wir haben uns so fortlaufend persönlich darüber informirt, ob die vorliegende Arbeit mit den vorhandenen Kräften bewältigt werden konnte, und sind in der Beziehung doch zu der Beruhigung gekommen, daß das möglich ist, ohne den einzelnen Beamten zu sehr mit Arbeiten zu überlasten.

Ich komme nun schließlich dazu, noch einige Worte über die innere Organisation zu sprechen und wie dieselbe sich ausgestaltet hat. Ich glaube, unser Etat ist viel durchsichtiger und klarer geworden! Es hat mir eine besondere Genugthuung bereitet, daß dieser Etat auch vom bayerischen Ministerium eingeführt ist. Es bereitet mir das eine gewisse Genugthuung, weil ich mir gesagt habe: die sachverständigen Fachgenossen haben es sich gewiß sehr gründlich und vorsichtig überlegt, ehe sie das preußische Etatsschema bei sich einführten; und wenn sie das gethan, so müssen sie im Großen und Ganzen keinen Nachtheil, sondern einen Vortheil darin erblickt haben. Aber ich freue mich auch deswegen, weil das für uns nach mancher Richtung hin, namentlich in statistischer Beziehung ein entschiedener Vortheil ist und noch mehr sein würde, wenn auch die übrigen Bundesstaaten, die Staatsbahnen haben, sich diesem Schema anschließen würden. Es würde dadurch Manches erheblich vereinfacht und auch dem Reichseisenbahnamt die Arbeit nach vielen Richtungen hin erleichtert. Auch die österreichische Verwaltung hat ja bekanntlich jetzt ein Eisenbahnministerium eingesetzt. In den Satzungen, die veröffentlicht worden sind, für die innere Einrichtung des österreichischen Eisenbahnministeriums und die diesem Ministerium unterstellten Behörden habe ich manche Verwandtschaft mit unserer Neuorganisation entdeckt und mich darüber gefreut. Unzweifelhaft vortheilhaft hat sich die neue Finanz- und Rechnungsordnung erwiesen. Sie hat sich vortheilhaft erwiesen einmal durch die sehr erheblichen Vereinfachungen, welche der Verwaltung dadurch in den Schoß gefallen sind, zweitens aber — und das ist mindestens ebenso hoch zu veranschlagen —, weil nunmehr fast für jedes Organ der Verwaltung, welches überhaupt Geld auszugeben in der Lage ist, es möglich wird, jeder Zeit den Stand der ihm zur Verwaltung anvertrauten Fonds klar zu übersehen. Und das ist insbesondere für den technischen Titel unseres Etats von unschätzbarem Werth. Es ist auch möglich geworden, für die ausführenden Organe die Schreibarbeit erheblich zu vermindern und dieselbe dadurch in höherem Grade zu befähigen, durch persönliches Eingreifen, durch persönliche Aufsicht die ihnen gestellten Aufgaben zu erledigen. Ich darf daher wohl die Hoffnung aussprechen, daß auch in Zukunft die jetzige Organisation der Staatseisenbahnverwaltung sich bewähren wird."

*) Wird erst einmal eine Gleichstellung des Verkehrs- und Betriebsdienstes mit dem Bureaudienst stattgefunden haben, und diese wird gewiß auch noch einmal kommen, dann wird das Ergebniß voraussichtlich ein noch günstigeres werden, denn es wird dann an eine Durcheinanderversetzung gedacht werden können. D. Schriftl.

Der Simplontunnel.

In absehbarer Zeit wird der Gebirgsstock der Alpen durch einen neuen großartigen Eisenbahn- und Tunnelbau durchbrochen werden. Zwischen den St. Gotthard und den Mont-Cenis-Tunnel wird der Simplontunnel treten; richtiger wäre es, zu sagen, die Simplontunnels, denn der Bau wird sich in einen eingleisigen Haupttunnel von 19730 Meter Länge und in einen kleineren Arbeitstunnel zerlegen, der in einer Entfernung von 17 Meter dem ersteren parallel läuft, aber bei Bedarf zu der gleichen Größe wie der Haupttunnel ausgearbeitet werden kann. Erwähnt sei gleich, daß auch in einer anderen technischen Beziehung der Bau des Simplontunnels einen Fortschritt aufweist: unter Ausnutzung der am Ausgangs- und Endpunkt reichlich vorhandenen Wasserkräfte der Rhone und der Toca (Tosa) wird er durch elektrisch bediente Maschinen

Digitized by Google

und Lokomotiven ausgeführt; die gesundheitlichen Vortheile des Fortfalls von Kohlenverbrauch leuchten ein.

Während für die Gotthardbahn in erster Linie die Verkehrsinteressen Italiens und der Schweiz, in zweiter Linie die Verkehrsbeziehungen zwischen Italien, der Schweiz und ganz Deutschland in Frage kommen — dem entsprach die finanzielle Betheiligung von Italien mit 55 Mill., der Schweiz mit 28 Mill., Deutschland mit 30 Mill. — kommen bei der Simplonbahn im Allgemeinen nur die Verkehrsinteressen des westrheinischen Deutschlands, das durch die Linien Köln-Straßburg-Basel und Metz-Straßburg-Basel mit der Schweiz und Italien in Verbindung steht, zur Sprache: dies bedeutende industriell so entwickelte Gebiet wird mit Italien neue Verbindungen anknüpfen können, wird an dem Durchgangsverkehr von Personen (Fremdenverkehr nach Italien, Nordafrika, dem Orient) und Waaren aus Holland und Belgien, England und Nordfrankreich in erster Linie partizipiren.

Die finanzielle Betheiligung Italiens an dem Tunnelbau entspricht nicht seinen Handelsinteressen daran, sondern lediglich seiner gedrückten Finanzlage, die zur Zeit des Abschlusses der schweizerisch-italienischen Verhandlungen im Februar d. J. noch weniger geklärt waren, als jetzt, es zahlt zum eigentlichen Tunnelbau keinerlei Zuschüsse, sondern ihm ist lediglich die Verpflichtung auferlegt, die 17—18 Kilometer lange Anschlußstrecke Iselle-Domodossola an dem Südeingang des Tunnels zu bauen.

Der italienische Ingeneur Ferrucci, Mitglied der Kommission für die Berathung des Simplonprojekts, untersucht in der „Nuova antologia" die wirthschaftlichen und verkehrspolitischen Folgen der Eröffnung des direkten Bahnverkehrs zwischen Basel, Bern, Lausanne, Neuchâtel, Freiburg, Genf und Mailand, Genua, Turin und kommt zu sehr günstigen Ergebnissen für Italien. Seine Erörterung geht von der festen thatsächlichen Grundlage der außerordentlichen Verkehrssteigerung aus, welche die Eröffnung der Gotthardbahn für Italien herbeigeführt hat.

Die Ergebnisse des St. Gotthardverkehrs gehen für Italien durch den Simplontunnel nicht verloren, sie werden höchstens etwas zu Gunsten Genuas verschoben, und die vorwiegend aus Schweizer Kapitalisten bestehende Gotthardgesellschaft wird wohl zur Erniedrigung ihrer recht hohen Tarife veranlaßt werden. Ungleich wichtiger erscheint der Gewinn neuer Handelsgebiete für Oberitalien, namentlich für das immer mehr zu einem Haupthandelsplatz des mittelländischen Meeres werdende Genua und zwar auf Kosten von Marseille. Der Weg nach Genua und Küste ist durch den Simplontunnel kürzer als der nach Marseille für Genf um 14, für Lausanne um 101, für Neufchâtel um 93 und für Freiburg um 100 Kilometer.

Ein weiterer bereits im Gange befindlicher Ausbau des oberitalienischen Eisenbahnnetzes wird die betreffenden Entfernungen noch verkürzen. Namentlich aber darf angenommen werden, daß der Fremdenverkehr wie der Transithandel des westrheinischen Deutschlands, Hollands und Belgiens, Englands und Nordfrankreichs bald in die neuere kürzere und billigere Straße des Verkehrs mit dem mittelländischen Meere einlenken wird; z. B. kürzt die indische Ueberlandspost über Brindisi und Calais ihre Route durch die Simplonbahn um 112 Kilometer ab.

Endlich fällt für Italien noch ins Gewicht, daß die Anschlußbahnen am Südausgang des Tunnels nebst ihren Verzweigungen im Gegensatz zur St. Gotthard- und Brennerbahn in ihrem ganzen Umfange auf italienischem Gebiet laufen; es folgt daraus eine Steigerung der Einnahmen der oberitalienischen Bahnen.

Dieser kurze Blick auf die voraussichtliche neue Entwickelung des Verkehrs über den Alpengürtel, der immer mehr den Charakter einer Völker trennenden Schranke verliert, erklärt es, wenn Ferrucci die Annahme des Tunnelprojekts durch das eben wieder zusammengetretene italienische Parlament als etwas Selbstverständliches auffaßt und in seiner Durchführung ein glückbringendes Ereigniß für sein wirthschaftlich darniederliegendes Vaterland sieht.

Literarisches.

C. v. Massow's „Reform oder Revolution".

(Eingesandt.)

Unter den vielen Büchern und Broschüren, welche im Jahre 1895 erschienen sind, hat wohl keins eine so allgemeine anerkennende Kritik bei der Presse gefunden wie das Buch des Geheimen Regierungrathes von Massow „Reform oder Revolution". (Volksausgabe bei Otto Liebmann, Berlin. 2 Mk.).*)

*) Eine Besprechung dieses Buches an anderer Stelle behalten wir uns vor. D. Schriftl.

Der Verfasser schildert mit warmem Herzen die sozialen Schäden unserer Zeit und macht zugleich auf Grund eigener reicher Lebenserfahrung (in seinem Wirkungskreise als Beamter) Verbesserungsvorschläge, ohne dabei auf einseitigem Parteistandpunkte zu stehen, oder seine Vorschläge nicht für verbesserungsbedürftig zu halten. Vor allen Dingen will er die Gewissen wachrufen und zur Mitarbeit an der Reform anregen, da sonst die Revolution unvermeidlich kommen muß. Ein Weck- und Mahnruf soll es besonders für die Beamten sein, damit sie nicht in verständnißlosem Büreaukratismus der sozialen Frage gegenüberstehen, sondern mit den Waffen des Geistes an der Gesammtreform mitschaffen im Interesse des eigenen Standes und zum Wohle des Staates. Ohne darum Politik zu treiben, können auch die Verkehrs-Blätter eine literarisch so bedeutsame Erscheinung in ihren Spalten nicht unerwähnt vorübergehen lassen, sondern müssen das Buch zu ernstem Studium anempfehlen.

Der ökonomischen Lage des Beamtenstandes widmet von Massow ein ganzes Kapitel zum Zeichen, wie hoch er die Gefahr einschätzt, welche dem Staate droht, wenn die Integrität, Pflichttreue, Vaterlandsliebe und Anspruchslosigkeit der deutschen Beamtenschaft von der Höhe, auf der sie steht, herabsinken sollte.

Fehlen die Mittel (!) zu der so nothwendigen allgemeinen Aufbesserung der Beamtengehälter, dann ist es wenigstens Pflicht, große Ungerechtigkeiten in der Besoldung einzelner Klassen möglichst zu beseitigen, besonders aber alles zu vermeiden, was auf einzelne Beamtenklassen den Eindruck der Zurücksetzung machen könnte.

Nichts wirkt drückender auf die Gemütsstimmung und Berufsfreudigkeit als das Bewußtsein, seine Arbeitsleistung niedriger als die einer andern Klasse eingeschätzt zu sehen. In den Amtsblättern veröffentlichte Dankeserlasse bei Gelegenheit besonders bewiesener Pflichttreue verlieren ihre Wirkung, wenn man bei anderer Gelegenheit die Gleichwerthigkeit nicht gelten lassen will. Wir denken hierbei an die Zurücksetzung der preußischen Betriebs- und Abfertigungsbeamten, welche schon aus Maybach'scher Zeit her den Büreaubeamten gegenüber beliebt wird. Gerade die Beamten, welche den Verkehr mit dem Publikum vermitteln, verdienen eine solche Zurücksetzung um so weniger. Wir stimmen v. Massow vollkommen zu, wenn er sagt: „Endlich müßte die Verschiedenheit der Gehälter in den einzelnen Ressorts beseitigt werden! . . . . Die Ausgabe für die nothwendigsten Lebensbedürfnisse sind die gleichen; wer höherer, mittlerer oder unterer Beamte ist, muß, je nachdem er einer dieser Kategorien angehört, entsprechend leben; die Zugehörigkeit zu dem einen oder andern Ressort macht aber an sich keinen Unterschied aus. Ob ich der Justiz-, der Innern-, der Kirchen-, der Schul-, der Eisenbahn-, der Bau-, der Forst-, der Steuerverwaltung angehöre, ist gleich. Ebenso müßte dann auch die Verschiedenheit bezüglich des Einrückens in die Besoldung aufhören."

Noch peinlicher müssen Ungleichheiten in den Beamtenbesoldungen ein und desselben Ressorts empfunden werden. Sie sind die schlimmen Feinde, welche die Harmonie des Zusammenwirkens stören und Gleichgültigkeit und Mißmuth bei den Dienstverrichtungen erzeugen. Sonderinteressen bei der einen Klasse und Selbstdünkel bei der andern sind gar zu leicht die üblen Folgen davon. Darum wäre es heilsam, wenn auch bei uns Eisenbahnbeamten — oben und unten — etwas mehr von Massow'schem Geist Eingang fände. Es fehlt uns noch zu sehr an der nothwendigen Tradition, weil die Eisenbahnen als allgemeines Staatsinstitut noch jung und bei der Verstaatlichung zu viel divergirende Beamtenarten und Einrichtungen mit in den Kauf genommen werden mußten. Die Tradition aber giebt den Kitt ab, der die einzelnen Glieder aneinander festet. Zu ihrer richtigen Pflege haben wir in unserer Zeit eine Berufsvereinigung, die alle Klassen umschließt, dringend nöthig. Die Fundamente zu einer derartigen Vereinigung finden wir im Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein nach dem Vorbilde des Sächsischen Landesvereins der Staatsbahn-Beamten gelegt, aber der Ausbau geht noch nicht so vorwärts, wie es sein könnte. Ein Theil meint, in dem Bau für die Verfechtung der Sonderinteressen nicht genug Platz zu haben, ein anderer glaubt es überhaupt nicht nöthig zu haben, an dem Berufsgebäude mitzuschaffen. Und es könnte doch ein so stattliches Gebäude werden! — Die Berufsvereinigung aller preußischen Eisenbahnbeamten! welcher Segen könnte davon ausgehen, nicht allein in materieller, sondern noch mehr in geistiger Hinsicht! Der Mensch lebt nicht vom Brot allein, sondern sein Geist will auch Nahrung haben.

Allerdings müßte zu der Selbsthilfe auch noch die Staatshilfe kommen, denn sonst bleibt alles Schaffen Stückwerk.

Hoffen wir deshalb, daß an zuständiger Stelle von Massow'scher Geist hierzu anregen möge. Uns selbst aber laßt in dem Streben nach Selbsthilfe nicht erlahmen und aus den Verkehrs-

Digitized by Google

blättern, welche immer schon im v. Massow'schen Geiste geleitet wurden, frischen Muth schöpfen. Sie müssen die Centrale sein, die unter uns allgemeines Wissen und Fachkenntniß vermitteln, dann werden die Eisenbahnbeamten auf der Höhe des Zeitgeistes bleiben.

Den Schreiber Dieses aber möge man entschuldigen, wenn seine Kräfte hinter dem guten Willen zurückgeblieben sind. Er hat nur in der Begeisterung für das v. Massow'sche Werk zur Feder gegriffen und ist sich seiner Unfähigkeit, Artikel zu schreiben, wohl bewußt, er wäre aber reichlich belohnt, wenn dadurch berufenere Federn zur Besprechung einzelner Gedanken angeregt würden.

Verhältnisse d. Eisenbahn- u. Verk.-Beamten.

Zahlung der Miethe vor dem Fälligkeitstage. Das Kammergericht hat eine, besonders für alle Miether wichtige Entscheidung gefällt, welcher folgender Thatbestand zu Grunde liegt. Für den durch die Gerichtskasse I in Berlin vertretenen preußischen Justizfiskus war am 16. Juni 1892 auf einem Grundstück des Besitzers R. eine Kostenforderung von 2986 Mark als ein vollstreckbarer Anspruch eingetragen worden. Durch Zahlungsverbot vom 25. Juni 1892 ließ darauf die Gerichtskasse um eine theilweise Befriedigung ihres hypothekarisch gesicherten Anspruches zu erlangen, die von einem Miether K. vierteljährlich mit 375 Mark zu zahlende Miethe für das dritte Vierteljahr 1892 pfänden. K. lehnte aber die Zahlung ab, weil er die Miethe für die erwähnte Zeit schon am 15. Juni 1892, also vor Eintragung der Hypothek in das Grundbuch, sowie der Zustellung des Pfändungs- und Ueberweisungsbeschlusses, an den Hausverwalter bezahlt habe. Letzterer hatte von den Miethern die Miethen schon vor Ablauf des zweiten Vierteljahres mit dem Hinweise auf nöthige Ausbesserungen, für die es an Mitteln fehle, eingezogen. Der Fiskus, welcher mit seiner Forderung bei der Zwangsversteigerung des Hauses ausgefallen war, strengte sodann gegen K. die Klage auf nochmalige Zahlung der Miethe für das 3. Vierteljahr an ihn (den Kläger) an, indem er ausführte, daß K. zur Zahlung der Miethe vor dem 1. Juli weder verpflichtet, noch berechtigt gewesen sei. Das Landgericht II. erkannte auf Abweisung der Klage. Das Kammergericht aber hat jetzt die Vorentscheidung aufgehoben und nach dem Klageantrag erkannt. Miethern mag diese Entscheidung zur Warnung dienen. D. V.-Z.

a. **Preußen.** Die ernste Absicht des Herrn Ministers Thielen, den Beamten seines Ressorts Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, zeigt sich von Neuem darin, daß jetzt endlich eine alte Klage der ehemaligen Privatbeamten Gehör findet.*) Bisher durfte bei einigen Klassen der vormaligen Privatbahnbeamten die Dienstzeit in der Vorstufe nur unter Beibehaltung der früheren Reihenfolge angerechnet werden. Fortan soll dagegen denjenigen vormaligen Privatbahnbeamten, die zunächst in andere etatmäßige Stellen der Staatsbahnverwaltung übernommen worden und erst später in ihre jetzige Stellungen als Werkstättenvorsteher, Bahnmeister erster Klasse, Werkmeister, Zugführer, Packmeister oder Weichensteller erster Klasse, vielleicht auch vom Bahnwärter zum Weichensteller aufgerückt sind, die volle Dienstzeit in der Vorstufe bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters mit angerechnet werden. Durch diese Bestimmung erhalten nicht wenige frühere Privatbahnbeamte eine Gehaltszulage, die schon seit dem 1. Januar 1896 gewährt wird.

*) Eine offizielle Bestätigung dieser Nachricht liegt uns nicht vor, deshalb können wir sie nur mit Vorbehalt aufnehmen. D. Schriftl.

Ausland.

Die Lohnbewegung der Schweizer Eisenbahn-Angestellten ist zu einem vorläufigen Abschluß gekommen, nachdem die Schweizer Eisenbahn-Gesellschaften ausnahmslos die ihnen vom Zentralkomitee des „Verbandes des Personals schweizerischer Transport-Angestellter" gemachten Bedingungen angenommen haben.

Es war ein Vorgang ohnegleichen, durch den die Schweizer Eisenbahner einen Erfolg erzielten, mit dem sie wohl zufrieden sein können und den sie in der Hauptsache dem Leiter ihres Organes, der Schweizer Eisenbahn-Zeitung, Dr. Sourbeck, zu danken haben. Lohnaufbesserung, fixe Lohnskala und Dienstpragmatik, das waren die drei Forderungen, welche der genannte Verband mit einer Einmüthigkeit aufgestellt hat, die den Streik nicht ausgeschlossen erscheinen ließ. Am 17. Februar fand auf dem Marktplatz zu Aarau eine Massenversammlung von etwa 10000 Eisenbahn-Angestellten statt, auf welcher darüber beschlossen werden sollte, was zu geschehen habe, wenn die Gesellschaften die Forderungen nicht annehmen. Dr. Sourbeck, der General-Sekretär des Verbandes, als Hauptredner wurde mit stürmischem Beifall empfangen und während seiner Rede oft durch zustimmende Rufe unterbrochen. Er gab einen Ueberblick über die Bewegung und verpflichtete die Versammelten zu einmüthigem Zusammenhalten. Gerade an der Dienstpragmatik, auf welche die Gesellschaften am wenigsten einzugehen geneigt seien, sei festzuhalten, um für die Anstellung, Beförderung und Entlassung bestimmte Normen zu erlangen an Stelle der bisherigen Willkür, auch möge man auf der Forderung eines gemischten Schiedsgerichts bestehen bleiben. Der Bewegung der Schweizer Eisenbahn-Angestellten kam die Berufung auf die deutschen Verhältnisse sehr zu Gute, wie ja dieselbe auch populär geworden war durch das Verlangen nach Verstaatlichung der Schweizer Bahnen. Dr. Sourbeck schloß: „Die Zeit ist ernst; aber bei treuem Zusammenhalten werden wir siegen. Nicht nur die ganze Schweiz, sondern auch die Bahnangestellten aller Länder Europas sehen nach Aarau. Die Resolution, welche heute angenommen wird, soll für Jeden, der dazu stimmt, ein heiliger Schwur sein!" Nach Verlesung der Resolution, bei Verweigerung der Forderungen in den Streik einzutreten, erhoben sich zum Zeichen der Abstimmung und Zustimmung an die zehntausend Hände. Als äußerster Termin war der 29. Februar festgesetzt. Die Versammlung in Aarau verlief nach den vorliegenden Berichten geradezu musterhaft, wie auch die ganze Organisation als solche bezeichnet werden müsse.

Daß die Gesellschaften Versuche machen werden, dieselbe wirkungslos zu machen, lag nahe. So weiß man von der Nordostbahn, daß sie den allerdings vergeblichen Versuch gemacht hat, für den Fall des Streiks Ersatz von Lokomotivführern und sonstigen Beamten von deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zu erhalten. Auch erschien in den letzten Wochen eine neue Schweizer Eisenbahn-Zeitung, geleitet von Uri und Guyer-Zeller, welche der Bewegung durch allerlei scharfsinnige Beweisführungen entgegenzutreten suchte und sich dabei mit vielem Geschick auf Berliner „Fach"-Zeitungen für Eisenbahn-Beamte berief, aus denen hervorgehe, daß in Deutschland mit seinen Staatsbahnen die Unzufriedenheit unter den Eisenbahn-Beamten nicht minder groß sei als in der Schweiz. Wenn damit kein Erfolg erzielt wurde, so lag das wohl in der Hauptsache daran, daß die Entscheidung der Eisenbahn-Verwaltungen sehr bald fallen mußte. Wie kaum mehr anders zu erwarten war, haben mit dem 29. Februar letztere sämmtlich den ihnen gestellten Bedingungen zugesagt, und die Schweizer Kollegen können Dank ihrer vorzüglichen Haltung und ihrer Einigkeit stolz sein auf einen geradezu beispiellosen Erfolg.

Indem wir uns einen weiteren Bericht hierüber vorbehalten, bemerken wir nur noch mit Bezug auf verschiedene Berliner Sonderorgane, daß sie weder der deutschen, noch der ausländischen Eisenbahn-Beamtenschaft einen Gefallen damit erweisen, daß sie systematisch die Gehaltsfrage in einseitiger Weise Nummer für Nummer behandeln, weniger, um ein großes Ziel zu erreichen, als vielmehr, um die Leser bei Stimmung zu erhalten.

Oesterreich. Die Beamtengehaltsregulierung. Nach dem Gesetzentwurf über die Verbesserung der Beamtengehälter werden die Gehaltsstufen in der untersten Rangklasse vermehrt, außerdem wird in den unteren Rangklassen die Zeit für das Vorrücken in die höhere Gehaltsstufe verkürzt. In der 11. Rangklasse bestanden bisher drei Gehaltsstufen: 600, 700 und 800 Gulden. Nach dem Entwurfe sollen vier Gehaltsstufen mit 700, 800, 900 und 1000 Gulden eingeführt werden. Das Vorrücken in die höhere Gehaltsstufe erfolgte bisher nach fünf Dienstjahren; nach dem Entwurfe soll das Vorrücken nach zwei Dienstjahren erfolgen, so daß der Beamte der 11. Rangklasse mit dem siebenten Dienstjahre in dieser Rangklasse in den Bezug des Gehaltes von 1000 Gulden treten soll. In der 10. Rangklasse bestanden bisher die Gehaltsstufen von 900, 950 und 1000 Gulden; der Entwurf sieht die Gehaltsstufen von 1100, 1200 und 1300 Gulden vor. Das Vorrücken in die höhere Gehaltsstufe, bisher nach fünf Jahren, soll nach je drei Jahren erfolgen. In der 9. Rangklasse bestanden bisher die Gehaltsstufen von 1100, 1200 und 1300 Gulden; der Entwurf stellt Gehaltsstufen von 1400, 1500 und 1600 Gulden fest. Das Vorrücken in die höhere Gehaltsstufe, bisher noch fünf Jahren, soll nach je vier Jahren erfolgen. Für die 8. Rangklasse waren die Gehälter bisher auf 1400, 1600 und 1800 Gulden festgesetzt; künftig sollen Gehaltsstufen von 1800, 2000 und 2200 Gulden bestehen. Das Vorrücken in die höhere Gehaltsstufe erfolgt von der 8. Rangklasse ab nach je fünf Jahren. In ähnlicher Weise werden die Gehaltsstufen der Rangklassen bis zur 5. geregelt. Eine Aenderung der Aktivitätszulagen ist nicht in Aussicht genommen, vielmehr sollen die im Jahre 1873 festgestellten Aktivitätszulagen fortbestehen. (Zeitschr. f. P. u. Telegr.)

Digitized by Google

Vermischtes.

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs. Nach einer im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichten Zusammenstellung der Hauptbetriebsergebnisse der deutschen, englischen und französischen Eisenbahnen für den Zeitraum 1891/93 übertraf am Ende des Jahres 1893 das Eisenbahnnetz Deutschlands mit 43 557 Kilometer Bahnlänge dasjenige Englands um 10 338 Kilometer und dasjenige Frankreichs um 4200 Kilometer. Die Zunahme der Bahnlänge in den Jahren 1891 bis 1893 betrug für Deutschland 1232 Kilometer oder 2,9 Proz., für England 732 Kilometer oder 2,3 Proz. und für Frankreich 1634 Kilometer oder 4,2 Proz. Der Umfang des Staatsbahnnetzes stellte sich Ende 1893 für Deutschland auf 39 737 Kilometer = 91,2 Proz., für Frankreich auf 2590 Kilometer = 6,6 Proz. der Bahnlänge. Die englischen Eisenbahnen sind sämmtlich Privatbahnen. Die Gesammteinnahmen haben für 1891/93 bei den deutschen Bahnen um rund 63,5 Millionen Mark oder 4,7 Proz. und bei den französischen Bahnen um rund 16,7 Millionen Mark oder 1,7 Proz. zugenommen, dagegen bei den englischen Bahnen um rund 24,6 Millionen Mark oder 1,5 Proz. abgenommen. Im Personenverkehr hat eine Zunahme stattgefunden, und zwar ist die Einnahme daraus

bei den deutschen Bahnen um 4,6 %
„ „ englischen „ „ 2,0 „
„ „ französischen „ „ 8,2 „ gestiegen.

Zur Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr haben, abgesehen von den Nebeneinnahmen, bei den deutschen Bahnen vorwiegend die 3. und 4. Klasse, bei den englischen Bahnen ausschließlich die 3. Klasse und die billigeren Parlamentszüge beigetragen. Im Güterverkehr sind sowohl die Einnahmen, als auch die beförderten Gütermengen bei den deutschen Eisenbahnen gestiegen, dagegen bei den englischen und französischen Bahnen zurückgegangen. Für das Betriebsjahr 1893 beliefen sich Einnahme, Ausgabe und Ueberschuß (in abgerundeten Zahlen) auf:

	Einnahme	Ausgabe	Ueberschuß
	Millionen Mark		
bei den deutschen Bahnen	1407	859	548
„ „ englischen „	1613	914	699
„ „ französischen „	977	562	415

Die deutschen Staatsbahnen ergaben 1893/94 durchschnittlich 5,07 Proz. auf das verwendete Anlagekapital, während die deutschen Privatbahnen durchschnittlich 4,53 Proz. erzielten. Bei den englischen Eisenbahnen stellte sich die Durchschnittsdividende für das Jahr 1893 auf 3,74 Proz. des Gesammtkapitals. Da für die französischen Eisenbahnen die genauen statistischen Zahlen für 1893 noch nicht vorliegen, so läßt sich aus den Quellen über die durchschnittliche Verzinsung des in den französischen Bahnen angelegten Kapitals nur bemerken, daß für 1893 das französische Staatsbahnnetz das Anlagekapital durch den Ueberschuß nur mit rund $1^1/_5$ Proz. verzinste, während das Gesammtnetz der großen Privateisenbahngesellschaften im Durchschnitt in 1893 rund 3 Proz. Verzinsung erzielte. Der vom Staat, infolge übernommener Zinsbürgschaft, an die großen Gesellschaften zu zahlende Zinszuschuß hat sich in 1893 gegenüber 1891 um 36,3 Millionen Mark = 82,9 Proz. erhöht, wovon auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn allein rund 22 Millionen Mark Mehrzuschuß entfallen.

Ueber Verminderung des Schreibwerkes hat sich bei der Berathung des Etats des preußischen Finanzministeriums im Landtage Finanzminister Miquel ausgesprochen, er beschäftige sich, unterstützt durch den Minister des Innern, bereits mit der Frage, wie alle Weitläufigkeiten und Formen, welche zu einer Vergeudung der Arbeitskräfte führten, beseitigt werden könnten. Herr Dr. Miquel sagte u. A.: „Ich bin der Meinung, sehr vieles liegt — das spreche ich geradezu aus — an den Gewohnheiten der Behörden. Naturgemäß will jede Behörde vollständige Akten haben. Das Streben der Behörden, alle Aktenstücke im Konzept und in Reinschrift anzufertigen, ist schon etwas bedenklich und in vieler Beziehung unnöthig. Es giebt eine Masse von Verfügungen, die sich nur auf einen speziellen Fall beziehen, eine generelle Bedeutung gar nicht haben; da wäre es allerdings, glaube ich, in vielen Fällen möglich, wenn unsere Behörden sich gewöhnten, mehr brevi manu-Verfügungen zu erlassen. Das führt allerdings dazu, daß ein Konzept nicht abgeschrieben wird, daß die betreffenden Dezernenten die Verfügungen selbst schreiben müssen und daß nicht die Akten überall so vollständig bei zwei oder drei Behörden liegen, daß also wohl Unbequemlichkeiten in dem einzelnen Fall entstehen. Aber im großen Ganzen wird man so in sehr vielen Fällen sehr viel Arbeit und Schreiberei sparen können. Meine Herren, damit hängt zusammen die Neigung, die wir in unseren Behörden haben, daß wir alles viel zu sorgfältig, auch wenn es nicht nöthig ist, journalisiren, so daß eine doppelte Arbeit beim Journal und der Registratur eintreten muß. Das gilt z. B. bis auf den heutigen Tag noch in den Abtheilungen des Königlichen Finanzministeriums, dessen Vorsitzender ich zu sein die Ehre habe (Heiterkeit). Wenn jede Behörde sich fragt, in welchen Fällen ist das Zurückschreiten zum Bericht wirklich nothwendig, wenn nicht mehr oder weniger in manchen Behörden eine naturgemäße Gewohnheit besteht, vorerst mal berichten zu lassen, sondern wenn man sich genau fragt: was kann denn die untergeordnete Behörde eigentlich berichten, kannst du das nicht schon selber wissen? (Heiterkeit), dann würde schon damit sehr viel erspart werden. Mit anderen Worten: wenn jeder Chef einer Behörde vom Amtsvorsteher ab, Landrath, Regierungspräsident, Provinzialsteuerdirektor u. s. w. stets darauf bedacht ist, die Schreiberei zu vermindern, so wird dadurch schon sehr viel erzielt werden. Aber Sie werden auf der anderen Seite es nicht so sehr übel nehmen dürfen, daß man hier sich allmählich in dieser großen bureaukratischen Maschine in feste Gewohnheiten steuert, und werden begreifen, daß sehr viel dazu gehört, solche Gewohnheiten zu bekämpfen u. s. w." Der Minister zeigte weiter an mehreren Beispielen, welche Erschwerungen in einigen Verwaltungszweigen bei der Rechnungslegung für die Oberrechnungskammer bestanden hätten und wohl noch bestänben, und bat schließlich die Abgeordneten, ihm Vorschläge zur Abhilfe zu machen.

Verbandkasten im Postdienst. Um den im Bahnpostdienst beschäftigten Beamten und Unterbeamten die Möglichkeit zu gewähren, bei vorkommenden Verletzungen in Folge von Unfällen während der Eisenbahnfahrt eine vorläufige Hilfeleistung eintreten zu lassen, sind die Bahnposten, in denen mehr als ein Beamter oder Unterbeamter den Dienst versieht, mit Postverbandkasten auszurüsten. In jedem Kasten muß ein Verzeichniß der darin enthaltenen Gegenstände vorhanden sein. In angemessenen Fristen, mindestens aber jährlich zweimal, zweckmäßig nach Ablauf der kälteren Jahreszeit und im Herbst, sind die Verbandkasten einer eingehenden Prüfung daraufhin zu unterwerfen, ob ihr Inhalt vollständig und in gutem Zustand vorhanden ist.

-g.- **Fühlbare Eisenbahnsignale** giebt es in Amerika. Dieselben finden Anwendung, um Schaffner und Bremser auf den Fahrzeugen bei der Annäherung an niedrige Brücken und Wegüberführungen zu warnen. Diese Signale bestehen aus einem seitwärts des Gleises angebrachten Pfahl, welcher an seinem oberen Ende etwa 6,5 Meter über Schienenoberkante einen wagrechten Arm trägt, der über das Gleis ragt. Von diesem hängen am Ende mit Knoten versehene Schnüre herab, welche, indem sie den auf dem Dach eines gedeckten Wagens sich etwa aufrichtenden Bremser oder Schaffner auf Kopf und Oberkörper schlagen, diesen auf die nahe bevorstehende Gefahr aufmerksam machen.

Wem gehört Nordamerika? Diese Frage beantwortet Dr. L. Fritsch durch folgende Statistik: Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten besitzen 211 Millionen Acker Land, genug, um daraus sechs Staaten von der Größe Pennsylvaniens zu machen; die Vanderbilts besitzen zwei Millionen Acker; Hr. Diston von Pennsylvanien besitzt vier Millionen Acker; Murphy von Californien hat einen Landbesitz so groß wie der Staat Massachusetts; der Schamoy-Landbesitz ist so groß, daß seine Erben jährlich eine Million Zinsen daraus ziehen; 21 Millionen Acker sind im Besitze von Ausländern.

Weil er den Zug versäumte, hat ein französischer Soldat des Regimentes zu Nancy Selbstmord begangen. Der Füsilier Goduin hatte seiner Pflegemutter, die drei Stunden von Nancy entfernt wohnte, nach langer Zeit zum ersten Male einen Besuch abgestattet. Gerade in dem Augenblick aber, als Goduin bei der Abreise der Station ankam, ging der Zug ab. Der Füsilier war hierüber so verzweifelt, daß er nach dem Hause seiner Pflegemutter zurückkehrte, sich dort in einem Zimmer einschloß und sich eine Kugel in den Kopf jagte. Als die Frau hinzueilte, fand sie auf dem Tisch einen Brief, worin der Unglückliche sie um Verzeihung bat, mit dem Hinzufügen, daß er lieber sterben wolle, als die Strafe ertragen, die ihn sicher erwartete.

Der Kaiser und das Kleinbahnwesen. Der Kaiser widmet der Entwickelung des Kleinbahnwesens besondere Aufmerksamkeit. Auf seine Anordnung ist eine Karte hergestellt worden, in welcher im Anschluß an die Darstellung des allgemeinen Eisenbahnnetzes, die vor dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes bestanden, die seitdem in Betrieb gesetzten oder genehmigten Kleinbahnen, sowie diejenigen Linien eingezeichnet sind, deren Zulassung als Kleinbahnen zwar ausgesprochen ist, welche aber die staatliche Genehmigung noch nicht erhalten haben.

Anonyme Briefe. Der Oesterreichische Eisenbahnminister F. M. L. v. Guttenberg hat folgenden Erlaß an die Eisenbahnbediensteten ergehen lassen: „Schon in der kurzen Zeit, die seit meinem Amtsantritte verflossen ist, sind mir aus dem Kreise des mir unterstehenden Personales anonyme Zuschriften in solcher Anzahl zugekommen, daß ich es für geboten erachte, Niemanden im Unklaren darüber zu lassen,

Digitized by Google

was ich von dieser Art, sich an seine Vorgesetzten zu wenden, halte. Ich kann in dieser Richtung nur auf Worte verweisen, die ich bei meinem Amtsantritte an die mir unterstellten Organe gerichtet habe. Ich habe dort volles Vertrauen und männliche Offenheit gefordert und erklärt, wer sich vertrauensvoll und offen an mich oder seinen unmittelbaren Vorgesetzten wendet, der soll auch ein offenes Ohr für seine Anliegen, für seine Beschwerden eine gerechte wohlwollende Prüfung finden. Wer aber, wenn auch anscheinend in einer noch so biederen Form, unter dem Schutze feiger Anonymität mit Zuträgereien kommt, der verletzt damit nicht nur die Würde und das Ansehen seines Standes, der hat auch für die Vorbringung seiner Beschwerde den denkbar schlechtesten Weg gewählt, denn letztere wird unter keinen Umständen irgend welche Berücksichtigung finden. Ich lege Werth darauf, daß diese meine Anschauungsweise und Gepflogenheit zur allgemeinen Kenntniß des Personals gelange."

Eine Fahrt auf dem Puffer. Aus Montluçon wird eine Geschichte berichtet, die an die Fahrten des Wiener Schneiders Hermann Zeitung erinnert. Ein 18jähriges Mädchen aus der Auvergne lebte in Paris bei ihrem Onkel. Als dieser indeß krank wurde, wollte sie, um ihm nicht zur Last zu fallen, in ihre Heimath zurückkehren und beschloß, weil ohne Mittel, den 540 Kilometer weiten Weg zu Fuß zurückzulegen. Aber unterwegs änderte sie ihren Plan und schlich sich auf dem Bahnhofe von Lamothe-Beuvron, da es dunkelte, unbemerkt an einen Güterzug heran und schwang sich auf den Puffer des letzten Wagens. Fast als ein Wunder erscheint es, daß die kühne Auvergnerin die gefährliche Fahrt bis zur nächsten Station ohne Unfall bestand. Dort wurde sie jedoch bemerkt und halberfroren vom Bahnhofsvorstand in Empfang genommen, der sie dann nach Montluçon dirigirte, wo sie Verwandte besitzt.

Briefkasten.

K. W. in G. Antwort erfolgt voraussichtlich in nächster Nummer. — **F. in M.** Eine Reihe technischer Artikel ist vorgesehen. Gegenwärtig erfordern die Parlaments-Verhandlungen Rücksichtnahme. Selbstredend sehen wir davon ab, nach berühmten Mustern die Spalten nur mit solchen zu füllen, aber übergehen können wir sie nicht, sei es auch nur, daß wir uns auf Einzelheiten beschränken. — **R. in Th.** Erzählungen und Gedichte, sowie auch kleine Anekdoten und Geschichten aus dem Eisenbahnerleben nehmen wir stets gern auf. Je wahrheitsgetreuer sie sind, um so besser; doch brauchen deshalb der Phantasie keine Zügel angelegt zu sein. — **St., Berlin.** Jener Fall ist uns neu. Wenn es zutreffend ist, so wird noch Manches für diese Sache zu thun sein. Den größten Nachtheil sehen wir in dem Mangel an Gelegenheit, kollegialen Verkehr zu üben. Für Berlin will uns das Vorhandensein eines Eisenbahnerheims als geradezu dringend geboten erscheinen. Natürlich könnte da nicht, wie das Vereinsleben es bis jetzt wiederspiegelt, für jede Dienstklasse eine besondere Abtheilung gebaut oder eingerichtet werden, sondern es gehört dazu gemeinsames Zusammenwirken und Schaffen. Unseres Erachtens bedarf es hierzu nur der rechten Anregung. — **J. in Gr. und Andere.** Nach unserer Erkundigung trifft es nicht zu, daß den halbinvaliden Unteroffizieren usw. im Staatsdienst die Militärpension neben dem Gehalte fortzuzahlen bez. nachzuzahlen ist. Die betr. Reichsgerichts-Entscheidung bezieht sich nur auf Reichsbankbeamte, welche nicht im eigentlichen Sinne Beamte sind. — **R. in Magdeburg.** Die 101 Kanonenschüsse in Barmen-Elberfeld über das Zustandekommen eines dortigen Sondervereins werden hoffentlich dort keinen Schaden angerichtet haben. — **st., Basel.** Der Landesverein wird Ihnen voraussichtlich im vorliegenden Falle beistehen. Wollen Sie sich nicht an den dortigen Bezirksvorstand wenden? — **G. in B.** Das Bild, auf jeder Station fünf bis sechs Sondervereine vertreten zu sehen, weist von selbst auf das Unpraktische hin. Mit der Zeit wird das Rechte von selber kommen. Was würde man dazu sagen, wenn heute die Münzen aller Bundesstaaten wieder eingeführt würden? Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer ist ein Prospekt der Firma **Wilh. Langguth** in **Eßlingen a. N.** beigelegt, auf den wir unsere geehrten Leser hiermit besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Fabrikation. Export.

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, **Stuttgart.**

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,

bewährtes **Versandhaus,**

empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleisch-extracte von Liebig, „ Kemmerich,
Fleisch-peptone „ Denayer, „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-
Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen
„ Erbsen
Champignons
Hummer
Sardinen in Oel
in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin
Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützer u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich,-Iris,-Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl,
Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und **Cigarretten.**

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

Einbanddecken

für die

Deutschen Verkehrs-Blätter

in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kaliko-Ueberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,50 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig-Gohlis. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin,** Kaiserhofstr. 2.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

B. Becker in Seesen a. H. fabr. allein seit 1880 den anerkannt unübertroffenen **Holländ. Tabak.** Ein 10 Pfd.-Beutel fco. 8 Mk.

Wünsch' guten Morgen!

O. C. F. Miether, Hannover II, Steinthorfeldstr. 19. Musikinstr.-, Harmonika- und Saiten-Fabrikant. Preisliste gratis.

1893er Garantirt reinen Rheinwein.

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Zu kaufen gesucht:

Vom rollenden Flügelrad

Von A. v. Schweiger-Lerchenfeld.

Gef. Angebote mit Preisangabe an die Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter erbeten.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen **schnell** und **kostenfrei.**

W. Wilke, Direktor.
Berlin, Kurfürstenstraße 24.

Bureau-Assistent

(1560 Mk.) Hauptverwaltung Dresden möchte gern mit Kollegen auf kleinerer Stat. tauschen. Gefl. Offert. unter **A. G. 12** Exped. d. Bl. erbente.

Zu kaufen gesucht

Jahrgang 1885 u. 1886 d. Deutsch. Verkehrs-Blätter, vollständig u. gut erhalten. Gefl. Offerten mit Preisangabe an die Geschäftsstelle dss. Bl.

Siegelmarken-Sammlung

in sächsischen Eisenb.-Siegelmarken ꝛc. zu kaufen gesucht. Gefl. Offerten unter **R. C. 29** an d. Exped. d. Bl. erbeten

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder

Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant

empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u.-Bedingungen.

Weltberühmte

Geraer

Kleiderstoffe

für Damen u. Herren.

Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.

Viele Anerkennungen.

Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr,

(Rheinl.)

Weinbau und Weinkelterei.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**

auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.

Carl Sohst,

Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.

Pegau i. S.

Großartige Musterkollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,

Harburg a. d. Elbe.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

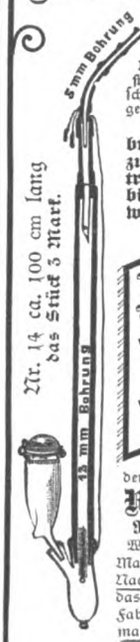
Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's

gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00 das Pfd.

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek

Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Die Laufbahn im Staatseisenbahndienst

für Militäranwärter, Civilsupernumerare und nichtanstellungsberechtigte Personen nach der vom 1. April 1895 ab gültigen Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltg. bearbeitet von B. Laue. Preis 1 Mk.

Bischkopff's Verlag in Wiesbaden.

Magdeburger Landwurst

ff. Leber-, magere Roth- u. Sülzenwurst, frisch u. ger. à 90 Pf., ger. Bratw. à Mk. 1,—, ger. Schlackw. à Mk. 1,20 p. Pfd. Bei 4 Pfund franco unter Nachnahme.

R. Wiggert

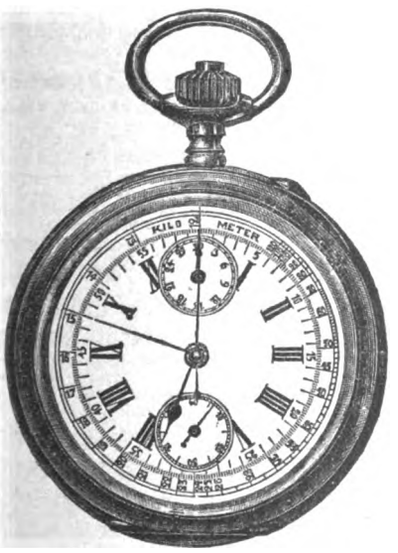
in **Sudenburg** b. Magdeburg.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,

mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"** in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken

in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,

nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in

Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**

Silber- und **Alfénide-Geräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894. **Silberne Medaille** Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Allgemeiner Deutscher Versicherungs-Verein

Generaldirektion **Stuttgart** Uhlandstrasse 5.
Juristische Person. | Gegründet 1875. | Staatsoberaufsicht.
Filialdirektionen in
Berlin SW., Anhaltstr. 14. — **Wien,** I. Graben 16.

Der Verein empfiehlt seine in besonders geeigneter Form eingeführte und für technische Beamte und Angestellte hochwichtige

Unfall-Versicherung

mit Entschädigung bis zu Mk. 50,— täglich oder bis zu Mk. 100,000 im Todes- und Invaliditätsfall; ferner die speciell für die niederen Bediensteten der Verkehrs-Anstalten, wie das **Zugpersonal, Bahn- und Weichenwärter, Bahnhofportier** etc. sich eignende

Sterbekasse,

welche gegen eine mässige Prämie die Auszahlung eines bestimmten Kapitals von 100 — 3000 Mk. für den Todesfall bezweckt.

Die Sterbekasse des Vereins, welche ganz besonders den Verhältnissen der minderbemittelten Klassen, die sich an der eigentlichen Lebens-Versicherung nicht zu beteiligen vermögen, weil sich die Lebens-Versicherungsgesellschaften mit der Versicherung kleiner Kapitalien nicht befassen, Rechnung trägt, zählt zur Zeit ca. 40,000 Mitglieder. Die Reserven betrugen am 1. Januar 1895 Mk. 1343203.

An **Dividenden** werden in dieser Abtheilung den bezugsberechtigten Mitgliedern seit dem Jahre 1889 jährlich je 20 Prozent gewährt. Am 1. Oktober 1895 bestanden in **sämtlichen Abteilungen** des Vereins 170129 Versicherungen über 1370370 versicherte Personen.

Prospekte und Versicherungsbedingungen werden von der Direktion oder den Vertretern des Vereins gratis abgegeben.

Eisenbahnschule Altenberg

— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung **den Realschulen als gleichstehend** anerkannte **Anstalt.** — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

M. Wolff's Nähmaschinen

Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,** Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Zu Fabrikpreisen

Teppiche

mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00 — 100 Mk.

Gardinen

Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00 — 20,00 Mk.

Möbel-Stoffe

Coupons von 3 — 12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00 — 10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.

Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Inhalt: Minister Thielen über den Ertrag und die Neuorganisation der preußischen Staatsbahnen. — Der Simplontunnel. — Literarisches. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Ausland. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 10. Leipzig, den 5. März 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Halberstadt.

Am 23. Februar fand hier die Jahresversammlung des Ortsvereins statt, welche von 20 Mitgliedern besucht war. Der Vortrag des Vereins-Vorsitzenden fand statt und wurde auch sehr beifällig aufgenommen. Die Tagesordnung wickelte sich genau und vollständig nach der Aufstellung ab, wobei folgende Herren und Kollegen in den Vereins-Vorstand gewählt wurden: Bahnmeister Höpfner 1. Beisitzer, Stations-Assistent Schulze 2. Beisitzer, Stations-Assistent Druschke 1. Schriftführer und Kanzlist Niemann 2. Schriftführer; sämmtliche Kollegen sind in Halberstadt stationirt. Ferner wurde ein Wohlfahrts-Ausschuß gebildet, in welchen folgende Herren gewählt wurden: Bahnmeister Höpfner, Stations-Assistent Schulze, Druschke, Trolle, Apel, Buth und Homann, sowie Zeichner, Poley, welche alle annahmen. Durch den neuen Vorstand hat der Verein eine Stütze erhalten, welche hoffentlich segenbringend auch für den Haupt-Verein wirkt.

In dankbar anzuerkennender Weise haben folgende Herren Vorträge im hiesigen Ortsverein in nächster Zeit zugesagt: Herr Eisenbahndirektor Mackensen, Herr Betriebs- und Verkehrs-Kontroleur Greve, sowie Herr Stations-Assistent Scharr. Zeit und Thema wird noch bestimmt und thunlichst frühzeitig genug bekannt gegeben.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Ludwigsburg.

Am Freitag, den 14. Februar d. J., veranstaltete unser Bezirksverein im Festsaale des Bahnhotels hier einen Familienabend, wozu auf ergangene Einladung neben den Mitgliedern des Vereins von nah und fern auch Freunde des Vereins zahlreich erschienen, unter Anderm die Herren Baurath Schneider und Oberpostmeister Eberhard von hier. Das Programm, welches theatralische Aufführungen, sowie humoristische und musikalische Vorträge enthielt, war ein sehr reichhaltiges und wurde mit befreundeter Hilfe zur vollen Zufriedenheit der Anwesenden ausgeführt, weshalb auch auf diesem Wege sämmtlichen Mitwirkenden, namentlich Herrn Güterbeförderer Sturm hier, der Dank des Vereins ausgesprochen wird. Den Schluß bildete ein kleines Tänzchen, wodurch auch den jüngern Mitgliedern eine Freude bereitet wurde. Der Verlauf des ganzen Abends war ein sehr gelungener.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bekanntmachung, betr. Generalversammlung.

Aus lokalen Ursachen kann die **Generalversammlung** am Sonntag, den 12. April nicht stattfinden. Dieselbe wird deshalb auf Sonntag, den 19. April 1896 hiermit endgültig festgesetzt.

Die Tagesordnung, das Lokal und die Tageszeit werden später bekannt gemacht werden.

Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor. Fleckner, Schriftführer.

Betr. die Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens,

von Dr. Victor Röll, Generaldirektionsrath der k. k. österr. Staatsbahnen, unter Mitwirkung mehrerer Fachgenossen herausgegeben. 7 Bände. Inhalt in alphabetischer Ordnung. Viele Illustrationen. Von dem, was Eisenbahnen angeht, ist nichts übergangen, deshalb ein sehr empfehlenswerthes Werk.

Das komplette Werk kostet Mk. 70.—
Schön gebunden . . . . . „ 80.—

Die Verlagsbuchhandlung gewährt an Rabatt: bei Abnahme von 20 Exemplaren 25 %, bei 35 Exemplaren 40 % und bei 50 Exempl. 50 %. — Bestellungen bitten wir bei uns einzureichen, wobei wir bemerken, daß auch noch vierteljährige Ratenzahlungen zugestanden sind.

Betreffend Kautionsstellung.

Zu sehr günstigen Bedingungen bewirken wir Kautionsstellungen in jeder beliebigen Höhe ohne Bürgschaft für alle Beamten, ob Vereinsmitglieder oder nicht. Bereits gestellte Kautionen können beliehen werden. Anträge nimmt entgegen

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

---

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 8. März, Nachmittags 3 Uhr in der „goldenen Krone" (Berliner Straße) **Versammlung.** 1. Kreuz- und Querfahrt im Süden Europas (Herr Pastor Dr. Wolff). 2. Die Opfer unseres Berufs (Der Vorsitzende). 3. Die General-Versammlung in Hannover am 19. April 1896.

Mit Rücksicht auf die räumlichen Verhältnisse kann der Zutritt nur den Mitgliedern und die es werden wollen, sowie deren **erwachsenen** Familien-Angehörigen gestattet werden. Ausweis beim Eintritte durch Vereinsabzeichen oder Mitgliedskarte.

Der Bezirks-Vorstand.

---

5. Bezirk (Halberstadt).

Sonntag, den 15. ds. Mts., Nachmittags punkt 3½ Uhr im Vereinslokal Ufermann-Westendorf **Versammlung.** — Tagesordnung: 1. **Vortrag** des Herrn Eisenbahndirektor Mackensen über seine Erlebnisse im Feldzuge 1870/71. 2. Anträge und Verschiedenes.

Auch Kollegen-Nichtmitglieder, welche dem Vereine wohlgesinnt sind, sind höflich eingeladen.

Um recht zahlreiches Erscheinen, sowie um rechtzeitige Beantragung der freien Fahrt bittet

Der Vorstand.
Grodrian.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Leipzig.

Die X. ordentliche **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März, Nachmittags 3 Uhr im oberen Saale „Stadt Nürnberg" statt.

Tages-Ordnung: 1. Erstattung des Jahres-Berichtes. 2. Erstattung des Kassenberichtes. 3. Erstattung des Wirthschafts-Berichtes. 4. Bericht der Rechnungsprüfer. 5. Ergänzungswahlen für die ausscheidenden Vorstands- und Ausschußmitglieder Herren Brennert, Haenel, Hessel, Katzsch, Lindemeyer, Moebius, Oelsner, Opitz und Schaeffner. 6. Wahl der 10 Abgeordneten zur Landesversammlung. 7. Wahl der 3 Rechnungsprüfer und deren 3 Stellvertreter. 8. Die Stellung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover zu den Einzelvereinen des Verbandes. 9. Das Vereinsorgan.

Unter Hinweis auf § 19 der Satzungen wird um zahlreiche Betheiligung und pünktliches Erscheinen der Mitglieder, besonders auch seitens der Ortsgruppen, ersucht. Jedes anwesende Mitglied kann bis zu 20 Stimmen der behinderten Mitglieder, durch die betr. Mitgliedskarten legitimirt, vertreten. Die sämmtlichen Mitgliedskarten sind am Eingange zum Verhandlungssaale abzugeben und nach Schluß der Versammlung daselbst wieder zurückzufordern.

Leipzig, den 2. März 1896.

Der Bezirks-Vorstand.
Moebius. Riedel. Mueller.

Ortsgruppe Chemnitz.

Nächsten Sonntag, den 8. März a. c., Nachmittags 3½ Uhr findet in **Einsiedel** eine **Mitglieder-Versammlung** statt, zu welcher Herr Stationsassistent I. Kl. Kind aus Siegmar einen Vortrag über „Einiges über die Prüfungen" halten wird.

Um zahlreiches Erscheinen, auch der Nichtmitglieder, wird gebeten. Bei dieser Gelegenheit wird auch über die Vereinseinrichtungen berichtet werden.

Chemnitz, den 2. März 1896.

Der Vorstand.

Bezirk Chemnitz.

Die **X. Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" hier, Waisenstraße, statt. Beginn Nachmittags punkt ½1 Uhr.

Tagesordnung: 1. Bericht über den Stand des Bezirksvereins. 2. Erstattung des Kassenberichtes. 3. Erstattung des Prüfungsberichtes.

Digitized by Google

4. Allgemeine Aussprache und Beschlußfassung über eingegangene Vorschläge und Anträge in Bezug auf das Kautions-Darlehenswesen, die Krankenunterstützung, die Stipendienfrage, die Wittwen- und Waisenunterstützungskasse und sonstige Vereinsangelegenheiten. 5. Wahl von 8 Vorstandsmitgliedern. 6. Wahl von 3 Rechnungsprüfern und deren Stellvertretern. 7. Wahl der Abgeordneten zur X. ordentlichen Abgeordneten-Versammlung. 8. Beschlußfassung in der Organfrage.

Unter Hinweis auf die geplanten wesentlichen Neuerungen wird um zahlreiches und pünktliches Erscheinen dringend ersucht.

Chemnitz, den 21. Februar 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreyßig, Vorsitzender. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftführer.

Ortsgruppe Narsdorf.

Auf der am 1. März a. c. in Narsdorf abgehaltenen Ortsgruppen-Hauptversammlung wurde nach erfolgten Wahlen die Ortsgruppenleitung aus folgenden Herren zusammengesetzt:

Obmann:	Stations-Assistent	Schmidt-Geithain,
Stellvertreter:	„ „	Felsch-Narsdorf,
Kassirer:	Exp.-Hilfsarbeiter	Rentzsch-Narsdorf,
Stellvertreter:	„ „	Förster-Geithain,
Schriftführer:	„ „	Günther-Geithain,
Stellvertreter:	„ „	Hesse-Geithain, Bau-Insp.
Rechnungsprüfer:	Techn. Bur.-Assistent	Möbius-Geihain, „ „
	Bureau- „	Fetzer-Geithain, „ „
	Stations- „	Erfurth-Cossen,
	„ „	Lorenz-Narsdorf.

Geschäftsvermittler f. Cigarren u. Cacao: Schirrmstr. Grabe-Narsdorf.

Ferner wurde beschlossen, die nächste Wanderversammlung Anfang Mai a. c. in Penig abzuhalten. Die Mitgliederzahl der Ortsgruppe beträgt zur Zeit 102 Mann.

Geithain, am 2. März 1896.

Die Ortsgruppenleitung.

Ortsgruppe Mittweida.

In der am 26. Februar d. Js. abgehaltenen Hauptversammlung wurden neu gewählt, zum Obmann: Herr Stations-Assistent Fischer; zum Kassirer: Herr Stations-Assistent Rohleder; zu Ausschußmitgliedern: die Herren Aufseher Patzig, Bahnmeister a. D. Knebel und Diätist Börner.

Die Ortsgruppenleitung.

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Gutachten für H. in M.*)

Die dem Herrn H. seitens der Betriebs-Inspektion in M. gemachten Eröffnungen sind richtig.

Nach der Uebersicht der Gehaltsstufenbeträge usw. für die etatsmäßigen Eisenbahn-Beamten vom 1. April 1894, Ministerial-Erlaß vom 15. Februar 1894 — P. IV (I) 2082 werden die Weichensteller mit 800 Mk. angestellt, erhalten nach 3 Jahren 900 Mk. und nach je weiteren 3 Jahren je 75 Mk. Zulage, so daß sie nach 15 Jahren 1200 Mk. haben. — Herr H., der am 1. Oktober 1891 angestellt worden ist, durfte sonach seine erste Zulage nach den neuen Bestimmungen eigentlich erst am 1. Oktober 1894 erhalten. Da er dieselbe aber gemäß den derzeit geltenden Vorschriften schon am 1. Oktober 1892 bekommen, hat er sie nach den jetzigen Bestimmungen 2 Jahre zu früh erhalten, muß also bis zur nächsten Zulage noch 3 Jahre (vom 1. Oktober 1894 an gerechnet) warten, weil die 2 Jahre vom 1. Oktober 1892 bis 1. Oktober 1894 in diesem Falle nicht zählen.

Der Effekt nach den neuen Bestimmungen ist für H. so:

1./10.	1891	= 800	Mk.
„	1894	= 900	„
„	1897	= 975	„
„	1900	= 1050	„
„	1903	= 1125	„
„	1906	= 1200	„

15 Jahre.

Nach den früheren Besoldungsvorschriften so:

1./10.	1891	= 800	Mk.
„	1892	= 900	„
„	1895	= 960	„
„	1898	= 1020	„
„	1901	= 1080	„
„	1904	= 1140	„
„	1907	= 1200	„

16 Jahre.

Hieraus ergiebt sich, daß H. zur Zeit Nachtheil durch die neuen Vorschriften hat, im Allgemeinen aber das neue Besoldungssystem günstiger ist, wie das alte, da jenes den Beamten 1 Jahr früher auf den Maximalsatz bringt.

Gutachten betr. zwangsweise Pensionirung wegen körperl. Gebrechen.

Nach § 88 des Disciplinargesetzes vom 21. Juli 1852 soll ein Beamter, welcher durch Blindheit, Taubheit oder ein sonstiges körperliches Gebrechen oder wegen Schwäche seiner körperlichen oder geistigen Kräfte zu der Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, in den Ruhestand versetzt werden. **Das Lebensalter spielt hierbei keine Rolle.**

Das Verfahren bei der unfreiwilligen Pensionirung eines unter Vorbehalt der Kündigung angestellten Beamten ist folgendes: Demselben wird — ohne Unterschied, ob er das 65. Lebensjahr vollendet hat oder nicht — von seiner Dienstbehörde, sobald der Fall der Versetzung in den Ruhestand vorliegt, hiervon unter Angabe der Gründe Kenntniß gegeben und gleichzeitig der ihm voraussichtlich aus der Staats- oder eventl. aus anderen Kassen zu gewährende Pensionsbetrag nebst den für die Berechnung maßgebenden Unterlagen mitgetheilt und seine etwaige Gegenerklärung erwartet. Demnächst wird die Entscheidung über die Versetzung in den Ruhestand und darüber, ob und welche Pension dem Beamten zusteht, bei dem Minister nachgesucht und dieselbe nach ergangener Entscheidung dem Beamten bekannt gemacht, indem gleichzeitig das Dienstverhältniß derart gekündigt wird, daß der Pensionsbezug nach Ablauf des drittfolgenden Monats beginnt.

Die Frage, nach welcher Zeit der Fragesteller pensionirt werden kann, ist demnach dahin zu beantworten, daß eine Pensionirung jederzeit eintreten kann, sobald er nach dem Ermessen der Behörde und nach dem Gutachten des Bahnarztes zur Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, auch für ein Amt von gleichem Range nicht verwendet werden kann.

Auf die weitere Frage, ob Fragesteller die erhöhte Pension von $^2/_3$ des Diensteinkommens beanspruchen kann, ist zu erwidern, daß ihm solche im vorliegenden Falle nicht zusteht, da die Dienstunfähigkeit nicht die Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles ist. Eine Pensionirung auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 setzt stets einen Unfall voraus, mit welchem die Dienstunfähigkeit im ursächlichen Zusammenhange stehen muß.

Im vorliegenden Falle würde Fragesteller nur die Pension nach dem allgemeinen Pensionsgesetz vom 27. März 1872 zu beanspruchen haben.

*) Soweit es der Raum gestattet und diese Gutachten weiteres Interesse haben, bringen wir dieselben hier zum Abdruck und damit zur allgemeinen Kenntnißnahme. D. Schriftl.

Aus anderen Vereinen

Der Eisenbahnbeamten-Spar- u. Vorschuß-Verein zu Magdeburg, eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht, veröffentlicht seinen Jahresbericht pro 1895.

Der Verein zählte zu Anfang des Jahres 375 Mitglieder, zu Ende 364. Der Abgang ist fast ausschließlich durch die vielen Versetzungen, Pensionirungen ꝛc. anläßlich der Neuorganisation herbeigeführt. Die Gesammteinlagen betrugen Ende 1894 62595,62 Mk., davon die Geschäftsantheile 17227,— Mk., die Spareinlagen 45368,62 Mk. Am 31. Dezember 1895 betrugen die Einlagen 56562,75 Mk., davon die Geschäftsantheile 18209,47 Mk., die Spareinlagen 38353,28 Mk. Es haben sich die Gesammteinlagen vermindert um 6032,87 Mk., die Geschäftsantheile vermehrt um 982,47 Mk., die Spareinlagen vermindert um 7015,34 Mk. Der bedeutende Geldüberfluß hatte es nöthig gemacht, einen größeren Theil der Spareinlagen zu kündigen. Im Geschäftsjahre sind bewilligt 608 Darlehne zu 60832,— Mk., im Vorjahre 611 Darlehne zu 64548,— Mk. Vom Jahre 1894 sind übernommen an Darlehnen 57725,— Mk., sodaß die Gesammtsumme der ausgeliehenen Gelder 118557,— Mk., im Vorjahre 121313,— Mk., beträgt. Im Laufe des Jahres 1895 sind zurückgezahlt 62364,63 Mk., sodaß in das Jahr 1896 übernommen werden 56192,37 Mk. 4½% Dividende konnte an die Mitglieder vertheilt werden. Zum ersten Male seit dem 19jährigen Bestehen des Vereins ist ein Verlust von 13,33 Mk. zu bedauern bei einem Beamten, der durch schwurgerichtliches Erkenntniß zu Freiheitsstrafen verurtheilt und seines Dienstes entlassen ist. In den angeführten Summen sind eigentliche Kautionsdarlehne nicht enthalten. Die hohen Beträge zeigen, in wie vielen Fällen der Verein helfend eingreifen konnte, in denen die Beamten leicht dem Wucher in die Hände gefallen wären; sie zeigen aber auch, wie dringend die Aufbesserung der Beamten-Gehälter nothwendig geworden ist.

Das Komité zur Weihnachtsbescheerung der Hinterbliebenen verstorbener Eisenbahn-Beamten zu Magdeburg veröffentlicht seinen Kassenabschluß pro 1895.

Einnahmen:

Kassenbestand aus 1894	18,79	Mk.
Ertrag von 2 Konzerten	1097,55	„
Baare Zuwendungen	165,67	„
Fahrscheinnickel	72,—	„
Erlös für Cigarrenabschnitte	29,—	„
„ „ Staniolkapseln ꝛc.	11,80	„
Zinsen pro 1895	11,33	„
	1406,14	Mk.

Ausgaben:

Kosten von 2 Konzerten	259,80	Mk.
Unterstützung von		
1 Wittwe à 20 Mk. =	20,—	Mk.
23 „ „ 15 „ =	345,—	„
75 „ „ 10 „ =	750,—	„
1 Waise „ 5 „ =	5,—	„
	1120,—	Mk.
	1379,80	Mk.

Außerdem sind aus dem, dem Herrn Präsidenten der Königlichen Eisenbahn-Direktion zur Verfügung stehenden Fonds gezahlt an

2 Wittwen à 20 Mk. =	40,—	Mk.
14 „ „ 15 „ =	210,—	„
10 „ „ 10 „ =	100,—	„
	350,—	Mk.

Möge dem Komité weiterer reicher Erfolg bei seinem schönen Werke christlicher Nächstenliebe beschieden sein.

Digitized by Google

Nr. 11. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 12. März 1896. München.

Die preußische Eisenbahnpolitik in bayerischer Beleuchtung.

Ein vielgelesenes bayerisches Blatt*) schreibt über die preußische Eisenbahnpolitik der letzten Jahre und mit Bezug auf die Rede des preußischen Eisenbahnministers im Landtage Folgendes:

„Die Rede, mit welcher der Eisenbahnminister Thielen die Berathung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause eröffnete, gestaltete sich zu einem wahren Hymnus auf die günstigen Ergebnisse der preußischen Staatsbahnen. Im laufenden Jahre übersteigt die Verkehrseinnahme zum ersten Male 1 Milliarde (Tausend Millionen!) Mark, der Mehrüberschuß gegen das Vorjahr beträgt etwa 52 Millionen Mark, für das nächste Jahr werden ebenso günstige Ergebnisse beziehungsweise Steigerungen vorausgesehen. Bei stark wachsenden Einnahmen konnten die Ausgaben erheblich reduzirt werden, der Betriebscoeffizient (Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen) ist in vier Jahren von 65 auf 56½ Proz., also um 8½ Proz. zurückgegangen 2c. Der Minister sagt, daß er auf dieses Resultat einigermaßen stolz sein dürfe. In gewissem Sinne, ja! Nun aber, so sagt das bayerische Blatt, kommt die Kehrseite. Selbstverständlich werde man denken, daß diese steigenden Staatsbahnüberschüsse in erster Linie wieder, wenn auch nur zu einem bescheidenen Theile, zu Verkehrserleichterungen und -Verbesserungen benützt werden müßten. Gott bewahre! Sie dienen zu allen möglichen anderen Staatszwecken, nicht einmal für solche Tarifermäßigungen, welche schon vor fünf Jahren von der Regierung selbst als berechtigt anerkannt und damals in Aussicht genommen wurden, sei Geld da. Jetzt werde erklärt, eher als die Personentarife müßten noch die Gütertarife herabgesetzt werden, was vielleicht richtig sei. Um aber Niemandem zu nahe zu treten, ermäßigt die preußische Staatsbahnverwaltung keine von beiden. Selbst die längst versprochene Erhöhung der Beamtengehälter, wenigstens bei einzelnen unbillig zurückgestellten Kategorien, suche sie mit allgemeinen Vertröstungen weiter auf die lange Bank zu schieben, begegnete dabei allerdings aus dem Abgeordnetenhause sehr energischem Widerspruch und Vorwürfen. Nicht einmal der Hinweis auf die schlechten allgemeinen Staatsfinanzen könne mehr als Entschuldigung dienen. Jetzt schon habe das preußische Defizit der früheren Jahre wieder thatsächlich einem Ueberschusse Platz gemacht. Wir haben, so führt das genannte Blatt weiter aus, bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung auch über Manches, darunter stellenweise über allzugroße Fiskalität zu klagen; aber in der Ausschlachtung der Staatsbahnen als finanzielle Melkkuh sind wir in Bayern gegenüber Preußen doch nur Waisenknaben. Bei uns sind wenigstens die Gehälter erhöht, Herr v. Crailsheim konnte im Landtag konstatiren, daß die bayerischen Eisenbahnbeamten und Arbeiter durchschnittlich am besten von allen deutschen bezahlt werden. Und wenn man den Grundsatz gelten lasse, daß die Eisenbahnen nicht nur der allgemeinen Wohlfahrt zu dienen haben, sondern auch ihr Anlagekapital entsprechend verzinsen sollen, so könne in Bayern wenigstens gegen die Rente wennschon nur vorübergehend schmälernde Verkehrserleichterungen angeführt werden, daß die bayerischen Staatsbahnen in den letzten Jahren mit etwa 3½ Proz. nicht mehr voll die Verzinsung ihres 4prozentigen Anlagekapitals erbrachten, sondern aus andern Staatsmitteln darauf gezahlt werden mußte. Dagegen rentiren die preußischen Staatsbahnen mit etwa 6 Proz., während die Eisenbahnschuld 3½prozentig sei, hunderte von Millionen werden aus den Eisenbahnüberschüssen nach Bestreitung des Bedarfs für Verzinsung und Amortisirung für anderweite Staatszwecke verwendet. Diese preußische Eisenbahnpolitik, die nicht unter dem „Zeichen des Verkehrs", sondern der „Verkehrtheit" stehe und schließlich das ganze Staatsbahnsystem diskreditire, gehe aber nicht bloß Preußen, sondern ganz Deutschland an; nicht bloß moralisch wegen des schlechten Beispiels, sondern handgreiflich durch die Uebermacht, welche das riesige preußische Staatsbahnnetz ausübe. Hätten nicht vor fünf Jahren die damals neu an's Ruder gekommenen Minister Miquel und Thielen die von der bayerischen Regierung unter dem Druck der öffentlichen Meinung vorgeschlagene Vereinheitlichung und Verbilligung der deutschen Personentarife unter Berufung auf die schlechten preußischen Finanzen vereitelt, so hätten wir im Deutschen Reich wahrscheinlich diese nöthige Reform schon längst und auch die etwaigen Einnahmeausfälle daraus wären bereits überwunden." —

Man muß zugestehen, daß in Vorstehendem so manches Richtige, z. B. auch über die Beamten-Besoldungen gesagt wird; in allen Theilen trifft es aber doch nicht zu. Im Ganzen und Großen gewähren die preußischen Staatsbahnen im Personenverkehr noch billigere Preise wie andere Bahnverwaltungen, insoweit letztere z. B. die vierte Wagenklasse nicht eingeführt haben. Diese namentlich bringt für die Einnahmen wesentliche Vortheile und hat auch volkswirthschaftlich die Bedeutung, daß vielen Minderbemittelten das Eisenbahnreisen sehr erleichtert wird, wie nicht minder die Sonntagsfahrkarten, die allgemeine Einführung der Schnellzüge mit 3. Klasse und der billigen Gesellschaftsreisen in Preußen, die in Bayern erst jetzt nach und nach Eingang finden, wesentlich dazu beigetragen haben. Das partikularistische Abwägen hat hier nur wenig Sinn und wirkt für den Eingeweihten kaum anders als komisch oder auch betrübend, je nachdem man es auffaßt. Die Objektivität verlangt, daß man zugestehe, die Staatsbahnen in Preußen werden im Ganzen und Großen nicht fiskalischer betrieben als in den anderen Staaten des Reiches, Württemberg und Baden

*) Nummer 103 der Münchner Neuesten Nachrichten.

Digitized by Google

vielleicht ausgenommen; daß aber die preußische Verwaltung den Erfordernissen einer praktischen Eisenbahnpolitik endlich in umfassendster Weise wird entsprechen müssen, unterliegt keinem Zweifel. Es ist unbegreiflich, weshalb die preußische Verwaltung so lange zögert, z. B. eine Personentarifreform in der schon zu Engels Zeiten, d. h. beim Auftauchen des „verbesserten" Perrot'schen Zonentarifvorschlages anempfohlenen Weise durchzuführen, wonach unter Wegfall aller Ausnahmen für Einzelfahrten, des Freigepäcks und der vierten Wagenklasse der Preis der dritten Klasse auf den der vierten zweckentsprechend ermäßigt wird. Das durchzuführen, bereitet keine unüberwindlichen Schwierigkeiten. und wir täuschen uns nicht, wenn wir behaupten, daß die Einnahmen des preußischen Fiskus durch diese überaus einfache Reform, welche sich der größten Popularität erfreuen würde, nur noch mehr gesteigert werden könnten. Außerordentlich beachtenswerth durch seine Einfachheit und Zweckdienlichkeit erscheint auch der in den Nrn. 51/52 1895 der Deutschen Verkehrsblätter gebrachte Vorschlag über Reformen auf dem Gebiete des Fahrkartenwesens von Albertz-Berlin. Eine Reform der Gütertarife wie des gesammten Güterverkehrs von Grund aus brauchte dann auch nicht lange mehr auf sich warten zu lassen. Beide Reformen sind durchaus nothwendig und nicht schwieriger, als das an sich so bedeutende Werk der Neuorganisation. —a—

Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verk.-Beamten.

Zur Aufbesserung der Beamten-Besoldungen in Preußen bringt die Kölnische Zeitung folgenden sehr beachtenswerthen Vorschlag, der allerdings zu den „kleinen Mitteln" zu rechnen ist, aber umsomehr allgemeine Beachtung verdient: Auf die zahlreichen, zum großen Theil berechtigten Klagen über die zu niedrige Bemessung der Beamtengehälter pflegt vom Regierungstische die Antwort zu erfolgen, es gehe nicht an, eine einzelne Kategorie von Beamten herauszugreifen und deren Gehälter zu erhöhen, man müsse warten, bis die Finanzlage des Staates eine allgemeine Aufbesserung gestatte. Aber zu warten, bis ein Finanzminister in Preußen erklären wird, ich kann die vielen Millionen entbehren und willige in eine nennenswerthe Erhöhung aller Beamtenbesoldungen, dünkt manchem bei kargem Gehalt und zahlreicher Familie in einem theuren Orte des Westens sich hart abmühenden Beamten lang, zu lang. Und doch gäbe es wohl einen Weg, um die dringendsten Mißstände auf diesem Gebiete sogleich abzustellen, ohne doch die Staatsfinanzen stärker zu belasten, als es eine vorsichtige Finanzpolitik gestattet; das wäre die Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses für die verheiratheten Beamten und die unverheiratheten Beamten mit eigenem Hausstand, nicht aber für die sonstigen unverheiratheten Beamten. Die Unterscheidung ist nicht ganz neu. Sie findet sich schon bei den Bestimmungen über die Umzugskosten, sie ist neuerdings in weiterem Maße aufgenommen in den Entwurf des Lehrerbesoldungsgesetzes und zeigte ihre Lebensfähigkeit darin, daß sie sich in fast allen städtischen Besoldungsordnungen für Lehrer findet. Sie ist auch innerlich begründet und entspricht dem richtig aufgefaßten Wesen des Staatsdiener-Verhältnisses. Das Gehalt, das der Beamte empfängt, soll nicht die Entlohnung für bestimmte von ihm geleistete Arbeiten bilden, sondern soll dafür, daß er seine Person und seine ganze Arbeitskraft in den Dienst des Staates stellt, ihm die Mittel gewähren, seinem Stande gemäß leben zu können. Aus diesem Gesichtspunkte rechtfertigt sich das neuerdings fast allgemein durchgeführte oder doch angestrebte System der Dienstalterszulagen, weil im Allgemeinen mit höherem Dienstalter die nothwendigen Auslagen für den Beamten wachsen. Und demnach erscheint es auch durchaus richtig, das Gehalt des ledigen Beamten ohne eigenen Hausstand nicht völlig gleichzustellen dem des verheiratheten oder des unverheiratheten mit eigenem Hausstand. Es läßt sich nicht leugnen, daß der Unverheirathete durchschnittlich mit einem kleineren Einkommen standesgemäß leben kann als der Verheirathete. Eine Abschätzung dieses Unterschiedes ist aber bei der großen Mannigfaltigkeit der Verhältnisse sehr schwierig; nur auf einem Gebiete, dem der Beschaffung einer Wohnung, ist ein Anhalt gegeben. Hier sind die Bedürfnisse dessen, der für seine Person auf wenigen Zimmern gut unterkommt, bedeutend geringer, als die des Andern, der für sich und seine Familie in einer theuern Wohnung knappes Unterkommen findet. Der Junggeselle verbraucht vielfach für Miethe kaum den Wohnungsgeldzuschuß, für den Verheiratheten ist die Wohnung meist der drückendste Posten unter den Ausgaben. Ohne Rücksicht auf die Theuerungsverhältnisse des dienstlichen Wohnortes ist das Gehalt für Staatsbeamte gleicher Stellung überall gleichbemessen, eine zweckmäßige Berücksichtigung der thatsächlich vorhandenen Unterschiede in der Höhe der nothwendigen Ausgaben ließe sich durch die Erhöhung für Verheirathete erreichen. Eine Menge begründeter Klagen würde dadurch abgeschwächt werden oder verstummen. Einzelne Schwierigkeiten, die die Stellung der Beamten mit Dienstwohnung bieten könnte, sind wohl zu überwinden. Der Vorschlag geht dahin, allen verheiratheten Beamten und den unverheiratheten Beamten mit eigenem Hausstand einen um die Hälfte höheren Wohnungsgeldzuschuß zu gewähren. Diese Maßregel würde der Billigkeit und Gerechtigkeit entsprechen, manche Noth lindern und die Staatsfinanzen nicht übermäßig belasten. Würde dadurch erreicht, daß die unter den Beamten überhand nehmende Ehescheu etwas abnähme, so wäre das eine zwar nicht beabsichtigte, aber nicht unerwünschte Folgeerscheinung, denn dem Staate und dem Dienste kann es nur förderlich sein, wenn der Beamte durch die Sorge um Weib und Kind in lebendiger Fühlung bleibt mit den Gedanken und Sorgen des ganzen Volkes.

Ueber die Berufswahl schreibt das Organ des „Deutschen Privat-Beamten-Vereins" (12000 Mitglieder) folgende uns interessirende Zeilen: Mit dem Osterfeste rückt die Zeit heran, in der bei Eltern, die Söhne haben, die Sorge um die Berufswahl lebendig wird. Es ist hier selbst den umsichtigsten Eltern unmöglich, eine Wahl unter Berücksichtigung aller Umstände zu treffen, zumal ja auch die Chancen in den einzelnen Berufsarten nach den verschiedensten Richtungen hin wechseln. Wir geben hier einige werthvolle Mittheilungen über die Aussichten im Civilsupernumeriat der preußischen Staatseisenbahnverwaltung mit dem Bemerken, daß für diese Karriere das einjährig-

---

Ihre Badereise.

Aus dem Leben eines Eisenbahn-Beamten.

Von Martin Lüttich-Dresden.

„Schnell, Herr Kollege! Bitte hier einsteigen, wünsch' angenehme Reise!" — —

Mit diesen freundlich-aufmunternden Worten öffnete mir der diensthabende Stations-Assistent in H., einer größeren bayerisch-sächsischen Grenzübergangsstation, die Thüre eines Wagenabtheils zweiter Klasse. Kaum berührte ich das Trittbrett des Wagens, ein flüchtiger Dank, dann das heftige Zuschlagen der Thüre — und hinaus brauste der Zug aus der langen Bahnhofshalle, hinaus in die milde, wunderbar schöne Abendluft eines Junitages.

Es war aber auch die höchste Zeit gewesen. Noch am Mittag hatte ich im Telegraphenbureau am Apparat gesessen, um meine blauen Striche in die Welt hinaus zu senden. Da trat mein Chef an mich heran mit dem Befehl, scheunigst nach Hause zu gehen, das Nothwendigste einzupacken und mit dem 5 Uhr-Zuge nach E. zu fahren, zur Vertretung eines plötzlich erkrankten Beamten. Pünktlich war ich dem Befehle nachgekommen, nur bei dem Abschied von meinem gemüthlichen Heim verstieß ich gegen die vornehmste Pflicht eines Eisenbahners, denn nach dem unerschütterlichen Ausspruch meiner liebenswürdigen Wirthin sollte noch Das und Jenes im Reisekösferchen fehlen, dann mußte ich noch viele wohlgemeinte Rathschläge mit ad notam nehmen, genug: mir erging es als Eisenbahnbeamten, der doch so gern und oft über die Unpünktlichkeit der Reisenden klagt, genau wie den letzteren selbst. Die Abfahrtszeit rückte heran, ich wußte selbst nicht wie, und nun hieß es über Kopf und Hals eilen, sonst blieb ich sitzen. War das ein Jagen zum Bahnhof gewesen, in's erste beste Wagenabtheil wurde ich geschoben, und nun ich darin stand und der Zug über die Schienen rasselte, mußte ich eigentlich recht herzlich lachen. Nie wollte ich mehr über die sogenannten „Nachzügler" den Kopf schütteln, auch nahm ich mir allen Ernstes vor, das nächste Mal recht pünktlich zu sein — das nächste Mal. Vorläufig wußte ich allerdings nicht, wann das sein würde, mein Kommando lautete auf unbestimmte Zeit. —

Regungslos stand ich noch am offenen Wagenfenster, vollständig versunken in die herrliche Abendlandschaft. Die Dämmerung legte sich bereits sanft über Thäler und Höhen, die Waldeshäupter zu beiden Seiten des Schienenstranges, entlang der bayerisch-sächsischen Grenze, die braunen, moosbedeckten Ziegeldächer der Ortschaften, an welchen ich im Fluge vorbeisauste, hüllten sich in ihr Nachtgewand. Es überkam mich Bureaumenschen, der Tag und Nacht auf einer Station erster Klasse so mitten drinnen im Strudel des alltäglich wiederkehrenden Verkehrs steht, ein eigenthümlich berauschendes Gefühl im Anblick dieser großartigen Gottesnatur.

„Die Welt ist so schön — ja die Welt ist so schön", summte ich leise vor mich hin.

Da wurde ich plötzlich durch ein Geräusch aus meiner stillen Betrachtung gerissen. Hinter mir erklang ein eigenthümlich pfei-

Digitized by Google

freiwillige Zeugniß Vorbedingung ist. Die Verwaltung ruft die sich als Civilsupernumerare meldenden Bewerber je nach dem dienstlichen Bedürfnisse für den Bureaudienst oder den Abfertigungsdienst ein. Die Anforderungen sind für beide Dienstzweige dieselben, die Aussichten für das spätere Fortkommen aber ungemein verschieden. Der Bureausupernumerar wird in seiner ersten etatsmäßigen Stelle Eisenbahnsekretär (Subalternbeamter 1. Klasse mit 1800—3600 Mk. Gehalt), der Abfertigungssupernumerar dagegen zunächst Stations-Assistent (Subalternbeamter 2. Klasse mit 1500 bis 2200 Mk. Gehalt) und nach einer weiteren Reihe von Jahren Güterexpedient bezw. Stationseinnehmer (wiederum Subalternbeamter 2. Klasse mit 1800—2600 Mk. Gehalt). Güterexpeditions-Vorsteher bezw. Stationskassenrendant, d. h. Subalternbeamter 1. Klasse bis 3200 Mk. Gehalt, zu werden, kann den wenigsten gelingen, da hierfür bei 1200 Expedientenstellen im Etat nur 161 Stellen vorhanden sind. Am deutlichsten tritt der Unterschied hervor, wenn man sich vergegenwärtigt, daß der Bureausupernumerar als Eisenbahnsekretär in 32 Jahren 21 150 Mk. an Gehalt mehr bezieht, als sein mit gleichen Kenntnissen ausgerüsteter Kollege im Abfertigungsdienst. Unter solchen Verhältnissen ist den Eltern daher dringend davon abzurathen, ihre Söhne in den Abfertigungsdienst eintreten zu lassen. Für unsere Industrie, für das reisende Publikum, für Handel und Gewerbe wäre es allerdings als ein großer Rückschritt zu bezeichnen, wenn dem wichtigsten Zweige der Eisenbahnverwaltung, dem Verkehrsdienste, dasjenige Personal entzogen würde, das wegen seiner guten Schulbildung in erster Linie berufen ist, den berechtigten Klagen des Publikums über die Schwierigkeit geschäftlicher Verhandlungen mit dem Publikum Einhalt zu thun." Es ist in der That als dringend nothwendig anzusehen, daß der bei der preußischen Verwaltung nun schon seit Langem bestehende Dualismus endlich einmal beseitigt wird. Es kann derselben doch nicht gleichgiltig sein, welches Personal sie bekommt und wie es mit seiner Zufriedenheit steht. —br.—

Preußen. Wenn bei der Besetzung von Unterbeamtenstellen aus Mangel an Militäranwärtern auf Nichtanstellungsberechtigte zurückgegriffen werden muß, soll sich die Reihenfolge der dabei vorzugsweise zu berücksichtigenden Hilfsbediensteten nach demjenigen Tage richten, an welchem die durch die Prüfungsordnung vorgeschriebene Dauer des Vorbereitungsdienstes erfüllt war. Dieser Tag wird daher künftig für jeden einzelnen Hilfsbediensteten besonders zu ermitteln sein. In Betreff der gegenwärtig vorhandenen Anwärter fehlen jedoch in vielen Fälle solche Angaben, während es andererseits geboten ist, die Reihenfolge der von den früheren Betriebsämtern überkommenen Anwärter für den Gesammtbezirk des jetzigen Direktionsbezirks nach einem einheitlichen Gesichtspunkt festzustellen. Der Tag, an welchem die Betreffenden die förmliche Prüfung abgelegt haben, bietet hierfür insofern keine geeignete Grundlage, als bei der Heranziehung der Nichtanstellungsberechtigten zu den Prüfungen in den einzelnen Betriebsamtsbezirken nach verschiedenen Grundsätzen verfahren worden ist. Unter den vorliegenden Umständen erscheint es wichtiger, die Reihenfolge der Anwärter nach demjenigen Tage zu bestimmen, von welchem ab sie ständig als Hilfsbeamte beschäftigt worden sind. Hierbei wird selbstverständlich die Anwartschaft soweit zu verschieben sein, als etwa die Ablegung der Prüfung verzögert worden ist. Andererseits sind vorübergehende Aenderungen in der Beschäftigung, etwa anderweiter Diensteintheilung, als Unterbrechungen der Dienstleistung als ständiger Hilfsbeamter nicht anzusehen. Der hiernach für die Reihenfolge der Anwärter maßgebende Zeitpunkt wird aus dienstlichen Aufschreibungen nöthigenfalls durch Rückfrage bei den Stationsvorständen oder Bahnmeistern ohne Schwierigkeit ermittelt werden können. (E.-V.-Bl. Nr. 5.)

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Unter der Ueberschrift **„Elektrische Drahtseilpost"** brachte diese Zeitung in Nr. 7 einen Artikel, welcher wiederum zeigt, wie praktisch die Amerikaner sind und wie rasch sie sich die Vortheile von Erfindungen zu Nutzen machen.

Auch unsere Eisenbahnverwaltungen könnten sich mit großem Erfolge der elektrischen Briefpost zur Beförderung der Frachtkarten und oft umfangreichen Dienstkorrespondenzen nach den großen Bahnhöfen, d. h. zwischen den einzelnen Dienststellen in den Güter-, Rangir- und Personenbahnhöfen unter sich bedienen. Da diese großen Bahnhöfe bereits mittelst Elektrizität beleuchtet werden und daher die in der Abbildung gezeigte Anlage bedeutend weniger kostete, so würde sich die Einrichtung überall ohne Schwierigkeit herstellen lassen. Das Gelände, auf welcher die Anlage gemacht wird, ist ja Eigenthum der Eisenbahn und ist die Einholung einer Konzession selbstverständlich nicht erforderlich. Wer da weiß (und ich bin überzeugt, daß jeder Fachmann dies kennt), welche unangenehmen Folgen und Weiterungen das Fehlen einer Frachtkarte verursacht, dem wird die raschere Beförderung der Begleitpapiere nach den Rangirbahnhöfen sofort einleuchten. Stellt sich z. B. heraus, daß vor der Abfahrt eines Zuges im Rangirbahnhofe die Papiere zu einer Wagenladung fehlen, so wird man sofort den Expreßwagen nach dem Güterbahnhof senden, sich während dieser Zeit mittels Telephons mit der betr. Dienststelle auseinandersetzen und nach Ablauf von einigen Minuten wird die Angelegenheit erledigt sein. Zum Befördern der Frachtkarten und Korrespondenzen von einem am gleichen Orte gelegenen Bahnhofe nach dem anderen bedient man sich vielfach der Ausläufer. Dies würde vollständig wegfallen. Wie schon oben bemerkt, werden jetzt schon alle größeren Bahnhöfe elektrisch beleuchtet. Während nun die Dynamomaschinen in den elektrischen Maschinenhäuserrn während der Nacht zur Erzeugung von Licht dienen, könnten dieselben bei Tage die Akkumulatoren speisen, welche zum Betriebe dieser Expreßwagen nöthig sind. Hoffen wir, daß die Eisenbahnverwaltungen möglichst bald solche elektrische Briefposten einrichten zum Nutz und Frommen der Verwaltungen sowohl, wie auch der Eisenbahnbeamten. P.—

Preußen. Zur Beseitigung des Wagenmangels gedenkt die preußische Eisenbahn-Verwaltung mit den ihr zur Verfügung stehenden und den bei der Landesvertretung beantragten Mitteln noch 7995 offene und 3005 Stück gedeckte, im Ganzen also 11000 Stück Güterwagen zu beschaffen und hat dazu bereits

---

sender Ton, diesem folgte ein Ringen nach Athem, und das Ganze klang aus in einem konvulsivischen Hustenanfall. Erschrocken wandte ich mich um, denn bis jetzt hatte ich gewähnt, allein zu sein. Wie groß war aber das Erstaunen, als ich in der gegenüber befindlichen Ecke des Wagenabtheils eine Frauengestalt gewahrte, die tief in die Kissen vergraben, mich fortgesetzt beobachtet hatte. Soviel mir die Halbdämmerung zu erkennen gestattete, mußte meine Reisegefährtin ein noch junges Mädchen sein, die lebhaften dunklen Augen blitzten so eigenartig, obwohl das Gesicht wie überhaupt der ganze Körper etwas Lethargisches verriethen. Die junge Dame mußte krank sein und zwar sehr krank, denn wieder machte sich der garstige Husten bemerkbar und erschütterte den jugendlichen Körper bis in das Innerste hinein. Auch hatte sie sich trotz der milden Abendluft in einen großen Shawl gehüllt.

Behutsam schob ich meinen Reisekoffer unter den Sitz, ich selbst setzte mich, ihr möglichst meinen Anblick entziehend, direkt an die Thür, durch welche ich eingestiegen war.

„Sollte ich Sie stören, mein Fräulein, so bitte ich mir dies ohne Umstände zu sagen. Bei der nächsten Station, an welcher der Zug hält, werde ich dann das Coupé wechseln. Zur Entschuldigung des Beamten, der mir diesen Platz, ich möchte behaupten, bereits während der Abfahrt des Zuges anwies, muß ich bemerken, daß derselbe sicherlich keine Ahnung von der Anwesenheit einer alleinreisenden Dame hatte."

„Das glaube ich gern. Doch seien Sie unbesorgt, Ihre Gegenwart befreit mich von einem unbehaglichen Gefühl, das mich beschlich, seitdem die Schatten der Nacht sich auf die Erde senken."

Das klang so natürlich und herzgewinnend, ohne jede Ziererei, die doch für gewöhnlich Damen bei jeder Gelegenheit anhaftet. Das Vertrauen, das dieses mir vollständig fremde Menschenkind so rückhaltslos auf mich übertrug, heimelte an, und dann war etwas in dieser weichen, melodischen Stimme, das unwillkürlich anzog. Dieses junge Wesen mußte bereits recht trübe Tage gesehen haben, das verrieth mir auch der melancholische Blick, der ab und zu wie nach etwas suchend, in die Ferne zu schweifen schien.

„Gott sei Dank," sprach sie plötzlich, „wir kommen der böhmischen Grenze immer näher. Ich fahre seit heut' Morgen ununterbrochen und werde froh sein, wenn ich am Ziele bin. Das Reisen ermüdet den Körper, namentlich wenn er so gebrechlich ist wie der meine."

„Sie scheinen leidend zu sein?"

Ein neuer, heftig auftretender Hustenanfall enthob sie der Antwort. Krampfhaft ballten sich die kleinen, nervösen Hände, und in das zarte blasse Mädchenantlitz mit den seelenvollen Augen stieg eine verrätherische Röthe — die Kirchhofsrosen, wie der Volksmund sagt.

„Fräulein, Fräulein! Sie hätten sollen nicht allein reisen. Mein Gott, wenn Ihnen nun — Sie verzeihen meine Offenheit — etwas Menschliches zustößt? Ohne jeden Schutz, in fremdem Lande — — — Doch was schwatze ich! Gestatten Sie mir, daß ich mich Ihnen vorstelle — so, und nun bitte ich allen Ernstes, mir zu sagen, wenn Sie etwas benöthigen. Irre ich nicht, so

Digitized by Google

die einleitenden Schritte gethan. Wenn man berücksichtigt, daß innerhalb der letzten sechs Jahre bereits 49981 neue Güterwagen für das preußische Staatsbahnnetz beschafft worden sind, so wird die Vermehrung binnen Kurzem nunmehr rund 60000 Stück betragen. Es müßte interessant sein, zu berechnen, wieviel Mehrleistungen dadurch für die betheiligten Dienstabtheilungen, insbesondere für die Güter-Abfertigung, den Zugbeförderungs- und den Verschubdienst, erwachsen sind und in welchem Verhältnis dazu die Personalvermehrung bez. höhere Beanspruchung der vorhandenen Kräfte und damit auch event. zu den Betriebsunfällen steht.

—a.—

Ueber die elektrische Beleuchtung und die preußische Eisenbahn-Verwaltung schreibt der Elektrotechnische Anzeiger:

„Die Klagen der schlechten Beleuchtung der Eisenbahnwagen wiederholen sich immer von Neuem, ohne daß ausreichende Verbesserungen vorgenommen werden. Bald hat der Staat kein Geld, bald soll die vorgeschlagene elektrische Beleuchtung zu theuer sein. „Herr Professor Slaby hat den Herren seines Ressorts Vorlesungen an der Technischen Hochschule über Elektrizität gehalten und sich dahin ausgesprochen, daß die elektrische Beleuchtung und Heizung der Eisenbahnwagen solange wirthschaftlich unthunlich sei, als nicht der elektrische Betrieb überhaupt für die Eisenbahnen eingeführt sei. Motorwagen einzuführen sei ökonomisch kaum durchführbar". Nun, über letzteres Beleuchtungssystem ist man wohl längst zur Tagesordnung übergegangen. Elektrische Heizung wird nicht gefordert, aber die gute und ökonomische elektrische Beleuchtung vermittelst Akkumulatoren. Wir und wohl recht viele andere Elektrotechniker werden nicht die Ansicht des Prof. Slaby theilen. Wie wäre es, wenn die preußische Eisenbahnverwaltung sich an die Reichspost um Auskunft über die Wirthschaftlichkeit der elektrischen Beleuchtung der vielen Hunderte in Betrieb befindlichen Bahnpostwagen oder an die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wenden würde?"

Ausland.

Schweiz. Der Bauernbund hat in der in Zürich abgehaltenen Sitzung seines Zentralvorstandes seine Stellungnahme zu zwei eidgenössischen Tagesfragen: Eisenbahnverstaatlichung und Bundesbank präzisirt. Grundsätzlich wurde beschlossen, die Verstaatlichung der Bahnen auf dem Wege der Expropriation mitanzustreben; in Folge dieses Beschlusses dürfte den Initianten für die „Nationalisirung der Eisenbahnen", welche demnächst mit der Ausgabe der Initiativbogen beginnen wollen, eine stattliche Anzahl von Unterschriften zugeführt werden.

Vermischtes.

Kriegsgedenkfeier der Deutschen Eisenbahn-Beamten. Eine äußerst begrüßenswerthe Anregung geht vom Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin aus. Es sollen diejenigen Herren, welche während des Krieges 1870/71 im Eisenbahndienste — sei es diesseits oder jenseits der Grenze — thätig gewesen sind, eingeladen werden, die Erinnerung an jene Zeit durch eine festliche, jedoch in einfachster Form gehaltene Zusammenkunft in der Reichshauptstadt im Monat Mai zu feiern. In Verfolg dieser Anregung ersucht der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde die Herren, welche hieran theilzunehmen wünschen, dies unter genauer Angabe ihrer Adresse bis zum 15. März dem Verein für Eisenbahnkunde, Berlin W., Wilhelmstraße 92/93, anzuzeigen. Näheres über Zeit und Ort der Zusammenkunft wird demnächst bekannt gegeben werden. — Es ist zu wünschen, daß recht viele Anmeldungen zu dieser würdigen Feier eingehen werden. —

Längste ohne Aufenthalt durchfahrene Eisenbahnstrecke. Der Ober-Maschineningenieur der englischen Nordwestbahn, Webb, hat, wie das Centralblatt der Bauverwaltung" mittheilt, es unternommen, den Schienenweg von London bis Carlisle, eine Strecke von 481,1 Kilometer, ohne Aufenthalt zu durchfahren, der Versuch wurde mit einem aus Lokomotive, Tender und sechs Personenwagen bestehenden, im Ganzen 112 Tonnen schweren Zug ausgeführt, der ausschließlich mit Beamten der Nordwestbahn besetzt war. Die bei der Fahrt benutzte Webb'sche Verbund-Lokomotive hatte 2,16 Meter hohe Triebräder und 45,5 Tonnen Gewicht, der Tender wog 25 Tonnen. Der Versuchszug verließ den Euston-Bahnhof in London um 8 Uhr 45 Min. Vorm. und kam in Carlisle um 2 Uhr 38 Min. Nachm., sieben Minuten vor der festgesetzten Zeit, an. Die Lokomotive hatte für die Fahrt lediglich einige größere Schmiergefäße erhalten, sonst waren keine Veränderungen an ihr vorgenommen worden. Dagegen kam dem Versuch zu statten, daß die Betriebsstrecke mit Wassertrögen ausgerüstet ist, aus denen der Tender während der vollen Fahrt Wasser schöpfen kann; die Mitführung von Speisewasser über das im Tender enthaltene Maß hinaus war unterblieben. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des Zuges betrug nahezu 81 Kilometer in der Stunde, blieb also erheblich hinter den Geschwindigkeiten der im vorigen Sommer in England und Amerika abgelassenen Sportzüge zurück. Diese erreichten auf Entfernungen von 700—908 Kilometer durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten bis zu 102 und 103 Kilometer, während Höchstgeschwindigkeiten bis zu 130 Kilometer und noch darüber festgestellt wurden.

Weibliches Zugpersonal. Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers ist es übel vermerkt worden, daß im Innern der D-Züge ein Verstauben der Sitzplätze und ein Beschmutzen der Aborte stattgefunden hat. Da diese Arbeiten von dem vorhandenen Dienstpersonal nicht ausgeführt werden können, sollen zu diesen Zügen vom 1. April ab Dienstfrauen beigegeben werden.

Unfälle auf Sekundärbahnen sind höchst selten. Sie ereignen sich in der Regel nur auf Uebergängen, an denen das übliche Läutesignal der herannahenden Lokomotive entweder überhört oder nicht gegeben worden ist. Leider giebt es für den letzteren Fall keine Kontrole, so daß, wenn nicht genügende Zeugen vorhanden sind, schwer die Schuld des einen oder des anderen Theiles

---

fahren wir in einer halben Stunde in A. ein, dort haben wir infolge der Grenzvisitation einen längeren unfreiwilligen Aufenthalt. Eine Erfrischung ist schnell zur Stelle geschafft."

„Ich danke Ihnen, mein Herr — danke vielmals! Doch eine Kranke muß genügsam sein, und was ich bedarf, das habe ich bei mir."

Eine Pause trat ein. Während derselben schaute das bleiche Angesicht unverwandt in die Abendlandschaft hinein, es war mir, als erglänzten die Augen im Thränenschimmer. Wir fuhren jetzt unmittelbar an dem Saum eines Dorfes entlang, deutlich war das Abendgeläute vernehmbar, und die heimkehrenden Viehheerden begleiteten es mit ihrem Schellenbehang.

„Die Welt ist so schön, — ja die Welt ist so schön . . . ."

Verwundert sah ich auf. Wahrhaftig; leise, mit vibrirender Stimme sang meine Nachbarin den Refrain des ergreifenden Liedes. Dann, eine aufsteigende Rührung niederkämpfend, wandte sie mir ihr volles Antlitz zu.

„Ich bin Ihnen noch die Antwort auf Ihre tadelnden Worte schuldig. Wollte Gott, ich könnte an der Seite eines liebenden Wesens durch dieses irdische Leidensthal wandeln, aber es kümmert sich Niemand mehr um mich. Mein junges Leben hat sich sehr bald in Elend und Unglück verwandelt — Vater, Mutter, Heimath und Gesundheit, Alles, Alles ist unwiederbringlich verloren. Frühzeitig starb mein Vater, ein ostpreußischer Gutsbesitzer, er hinterließ meiner Mutter nichts weiter als ein verschuldetes Anwesen und einen kaum den Windeln entwachsenen kleinen Schreihals. Die fleißigen, thatkräftigen Hände meines lieben Mütterchens ruhten aber nicht eher, bis wieder geordnete Verhältnisse geschaffen waren, und unverzagt hätten wir der Zukunft entgegensehen können, wäre nicht ein Ereigniß eingetreten, das unser stilles Glück mit einem Male vernichtete. Ich zog mir eine heftige Erkältung zu, von deren schweren Folgen ich mich nie mehr erholen sollte. Was Mütterchen alles gethan, um mir zu helfen, wie sie dabei gelitten, das, mein Herr, kann ich Ihnen mit Worten nicht schildern. Meine unheilbare Lungenkrankheit bildete auch den Keim zu ihrem Tode, die vielen durchwachten Nächte, dazu die stete Sorge um die Zukunft ihres einzigen, geliebten Kindes, das alles erschütterte ihre sonst vorzügliche Konstitution dermaßen, daß sie — leider, leider vor mir in die kühle Gruft sinken mußte. Seit anderthalb Jahren bin ich eine Waise — — —"

Leise aufschluchzend, verbarg das so schwergeprüfte Mädchen den Kopf in die weichen Polster des Wagens.

Ich aber war wie betäubt. Ohne daß ich es gewollt hatte, konnte sich der Zustand der Kranken verschlimmern — durch meine Unvorsichtigkeit. Ein schnelles Ablenken von dem heiklen Thema hätte unserm Gespräch eine andere Wendung geben müssen. Aber doch! Das Schicksal dieser Bedauernswerthen fesselte mein Interesse in ungewöhnlichem Maße. Und ich sollte Alles erfahren.

„Wozu denn weinen," nahm sie das Gespräch wieder auf, „es hilft ja doch nichts mehr! Aber ich langweile Sie?"

„Ich bitte", war das Einzige, was ich antworten konnte.

„Nun gut. Als wir Mütterchen beerdigt, nahmen mich entfernte Verwandte auf. Es sind herzlose, kalte Menschen, die sich nur einer Christenpflicht unterziehen, weil ein Erbtheil, das mir nach dem Tode meiner Mutter zufiel, sie später entschädigen wird. Mein Leiden, das körperliche wie seelische, ist ihnen ein Greuel

Digitized by Google

herausgefunden werden kann. Recht bedenklich verlief ein Unfall auf der Strecke Hirschberg-Schmiedeberg. Der Bierwagen der Firma Gebrüder Franke in Hirschberg wurde, als er den Schienenstrang passiren wollte, von der an jener Stelle um eine scharfe Biegung kommenden Sekundärbahn*) überrascht. Da der Kutscher die Pferde nicht mehr zurückzureißen vermochte, wurde das eine Thier von der Maschine ergriffen und 165 Meter fortgeschleift; dem anderen wurden sämmtliche Hufe glatt abgeschnitten, so daß es sofort getödtet werden mußte. Der vollbeladene Wagen mit seinem Lenker wurde vier Meter weit zur Seite geschleudert. Der Kutscher trug nicht unerhebliche Verletzungen am Kopfe davon. Zufälligerweise befand sich in demselben Zuge ein Mitinhaber der betr. Firma, Herr Benno Ruppert, so daß sofort die geeigneten Schritte zur Aufklärung des Unfalles eingeleitet worden sind. Das Unglück soll dadurch entstanden sein, daß der Zugführer das Warnungszeichen durch rechtzeitiges Klingeln unterließ, was unumgänglich nöthig ist, da mit einer Ausnahme keiner der betr. Bahnübergänge Barrieren hat.

*) An scharfen Kurven sollte selbst auf Sekundärlinien stets Bewachung stehen. D. Schriftl.

Die Zahl der jährlichen Unglücksfälle auf englischen Bahnen ist trotz des großen Verkehrs eine verschwindend kleine. Bei den im Ganzen 32000 Kilometer betragenden Eisenbahnlinien, auf denen im Jahre 1893 die Züge nahezu 480 Mill. Kilometer zurücklegten und über 800 Mill. Reisende und 282000 Mill. Tonnen Güter beförderten, wurden während dieser Zeit nur sieben Reisende getödtet und 484 Personen verwundet. Die Zahl der Unglücksfälle unter den Bediensteten ist dagegen erheblich größer; sie geben wie bei uns mit einem verhältnißmäßig nicht geringen Prozentsatz die Opfer ab für die Sicherheit und Pünktlichkeit des Eisenbahnbetriebes. —m.—

Elektrische Lokomotive. Aus Petersburg berichtet man: Im Ministerium für Verkehrswesen führte der französische Ingenieur Herr Heilmann den Ministern, Fürsten Chilkoff und Witte und anderen Autoritäten das Modell der von ihm erfundenen elektrischen Lokomotive vor. Die Vorführung, der auch der Chef des Generalstabs, Obrutscheff, beiwohnte, gelang durchaus; es soll hier eine Fabrik zur Herstellung solcher Lokomotiven erbaut werden.

Ein Eisenbahn-Rowdy. Handarbeiter Karl Hermann Kühn aus Großstädteln, welcher mit den Gesetzen schon mehrfach in Berührung gekommen war, wurde von dem Königl. Schöffengericht zu Zwenkau in öffentlicher Verhandlung am 12. Februar d. Js. wegen Beleidigung und Widerstand gegen die Staatsgewalt zu der empfindlichen, aber angebrachten Strafe von sechs Monaten Gefängniß und zu den Kosten des Verfahrens verurtheilt. — K. hatte ohne alle Veranlassung dem Fahrbeamten, welcher die Fahrkarten koupirte, gemeine und herabwürdigende Beleidigungen zugefügt, hatte ihm in der Thür den Zugang zu einem Wagen IV. Kl. vertreten und Papierstücken in das Gesicht geworfen, später hatte er den Fahrbeamten noch von hinten umfaßt und unter weiterer Verhöhnung und zur Belustigung der meisten anderen Fahrgäste, an den Ofen geworfen. Niemand nahm den Fahrbeamten in Schutz, oder leistete ihm Beistand, nur ein Pegauer Bürger K. E. gab in anerkennenswerther Weise dem angegriffenen Beamten seine Adresse, um ihm später als Zeuge zu dienen. Es ist wohl angebracht, daß das Gericht zu Zwenkau das wüste Gebahren einer solchen Art Reisender einmal exemplarisch geahndet hat, denn diesen kann nur durch äußerste Strenge begegnet werden. —r.

Die Bahnsteigsperre besingt ein Reiseonkel in der „Post reisender Kaufleute" in folgenden rührenden Versen:

Die Bahnsteig-Sperre ist sehr schön,
Man muß nur lang' studiren,
Eh' man von dieser Neuerung
Kann etwas profitiren.

Kommt man jetzt auf dem Bahnhof an —
Es ist ein wahrer Jammer —
Fühlt man sich abgeschlossen ganz
Wie in der kleinsten Kammer.

Sogar die Restauration
Und ein ganz „stilles Oertchen",
Die liegen — weise ausgedacht —
Gleich hinter'm Einlaß-Pförtchen.

Der Fahrgast, der's passiren will,
Muß eine Karte haben,
Und dann erst kann im Wartesaal
Er wärmen sich und laben.

Wer sehr bepackt mit Koffern ist,
Ist auch recht zu beklagen,
Den Fahrschein muß in einer Hand
Ein Jeder sichtlich tragen.

Ist man nun glücklich an dem Zug,
Sind Schaffner nicht zu finden,
Eh' man im richt'gen Abtheil ist,
Giebt's viel zu überwinden.*)

Recht hübsch ist's, wenn am Ziel man ist
Und sucht nach den Verwandten,
Die früher, welche Freud' und Glück,
Gleich an dem Zuge standen.

Wer diese Gunst genießen will,
Muß auch ein Kärtchen kaufen,
Denn Niemand kann sonst ungenirt
Bis auf den Bahnsteig laufen.

Zufriedenheit ist sehr viel werth
Und Ruhe kann nie schaden,
Die Bahnsteig-Sperre führt man ein
Sehr bald in allen Staaten.

Drum fügt man sich allmählich drein,
Läßt ab vom vielen Klagen,
Die Sache ist ja nicht so schlimm,
Sie läßt sich schon ertragen.

Und ist einmal die Neuerung
Bekannt an allen Orten,
Dann steigt man mit und ohn' Gepäck
Stolz durch die Bahnhofs-Pforten.

*) Würde mehr durch geeignete Plakatirung (siehe den Vorschlag der Deutschen Verkehrs-Blätter in Nr. 1/2 vom Jahre 1892) für rasche Unterbringung der Reisenden gesorgt, so wäre diese Klage bald nicht mehr zu hören. D. Schriftl.

Personalnachrichten.*)

Ein langjähriger, treuverdienter Beamter der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, der Vorstand des alten böhmischen Bahnhofes und jetzigen neuen interimistischen Hauptpersonenbahnhofes in Dresden-Altstadt, Herr Bahnhofs-Inspektor 1. Klasse Cölestin

*) Wir ersuchen wiederholt und für alle künftigen Fälle die geehrten Leser um gefl. Nachrichten über verdiente Eisenbahner aller Rangklassen, sei es bei Gelegenheit des Ausscheidens, des Todes oder bei Jubiläen. D. Schriftl.

---

sie fürchten sich vor ihm und haben mir das schonungslos nur wie oft zu verstehen gegeben. Ich weiß bestimmt, daß der Hausarzt meiner Pflegeeltern mich bereden mußte, in ein Bad zu reisen. Mein Gott, das ist ja auch der beste Weg, einen unliebsamen Kranken los zu werden. Und ich, was wollte ich thun? Nur zu gern willigte ich ein, es läßt sich überall sterben. Eine Bedingung stellte ich aber vor meiner Abreise: mich nicht in fremder Erde zu bestatten, sondern an der Seite meines lieben Mütterchens. So, mein Herr, das ist mein curriculum vitae, ich fahre jetzt nach M...d, wann ich die Heimreise antrete, das steht in Gottes Hand. Jedenfalls aber werde ich dann ein stummes Menschenkind sein — — o, wie glücklich, wie unsagbar glücklich mich der Gedanke macht." —

Sie schwieg. Mit gefalteten Händen und nach oben gerichtetem Blick schien mir meine Reisegefährtin bereits eine ewig Verklärte zu sein. Nie in meinem Leben werde ich diesen Anblick vergessen. Ich war tieferschüttert.

„Sollten Sie nicht etwas zu schwarz ausmalen, mein Fräulein? Ich glaube die ungewohnte lange Fahrt, Ihr allerdings tragisches Geschick, wie nicht minder Ihre Krankheit stimmen Sie etwas sentimental. Wie nun — und das hoffe ich von ganzem Herzen —, wenn Sie wieder gesunden?"

„Nein, nein! Dieser Illusion gebe ich mich nicht hin, darf mich ihr nicht hingeben, denn wer wie ich den unerbittlichen Sensenmann schrittweise nahen sieht, weiß, daß die Gesundheit nie zurückkehren wird. Und es ist auch besser so. Doch Sie sind müde, wollen Sie nicht ein wenig ruhen?"

Ich weiß heute noch nicht, wie mir damals während der unvergeßlichen Fahrt zu Muthe war. Die innere Aufregung konnte ich kaum bemeistern. Dies liebe, gute Kind dem Tode verfallen! Es war unmöglich. Und doch konnte, durfte ich nicht daran zweifeln, als Laie mußte ich mir sagen: Hier ist menschliche Kunst nicht im Stande, die immer heftiger auftretenden Anfälle und was die Hauptsache war, die seelischen Kämpfe zu bannen. Das bringt kein Arzt fertig, da kann nur ein höherer Wille fördernd eingreifen — —.

„Ich danke," war meine Entgegnung auf ihr freundliches Anerbieten. „Ueberdies bin ich bald am Ziele meiner Reise, ich steige in E. aus. Darf ich aber einen Wunsch aussprechen. Dann bitte ich Sie herzlichst, mit mehr Zuversicht in die Zukunft zu blicken. Es würde mich unaussprechlich glücklich stimmen, könnte ich die Gewißheit als bleibendes Angedenken an diese Stunde mit mir nehmen. Wollen Sie?"

Da streckte sie mir in wahrer Herzensgüte die Hände entgegen und sagte: „Gewiß will ich das. Sie sind ja so theilnehmend!"

Ich erfaßte die kleinen, heißen Hände und drückte sie mit dem stillen Wunsche, daß der Kranken doch noch Gesundheit und innerer Friede beschieden sein möge.

„Jetzt bekommen Sie auch noch ein kleines Andenken von mir," sagte sie plötzlich in heiterem Tone. Dann öffnete mein Mitpassagier ein kleines Umhängetäschchen, entnahm demselben ein zierliches Etui, und indem sie mir eine Karte überreichte, meinte sie belustigt aufblickend:

„Bitte, nehmen Sie. Dies ist der Name des Todeskandidaten!"

Dankend griff ich zu. Auf dem goldgeränderten Kärtchen stand: „Anna Magdalena V....r, St....n". (Schluß folgt.)

Digitized by Google

Schreyer, tritt mit Ende dieses Monats in den wohlverdienten Ruhestand. Im Jahre 1830 in Oelsnitz im Voigtland geboren, studirte derselbe nach dem Besuche der Landes-Fürstenschule in Grimma Medizin und Jurisprudenz und trat 1858 in den Eisenbahndienst. Am 16. Februar 1860 avancirte Schreyer zum Expeditions-Assistent, am 16. Dezember desselben Jahres zum Bahnamts-Assistent in Zwickau und am 1. Januar 1867 zum Bahnhofs-Inspektor 1. Klasse in Chemnitz. Seit 1873, also seit nunmehr 23 Jahren, befindet sich der scheidende Beamte in Dresden und zwar als Vorstand des Altstädter Hauptpersonenbahnhofes. Wer in dieser langen Periode den Aufschwung des Eisenbahnverkehrs in Sachsens Residenz hat verfolgen können, der wird wohl neidlos dem im schweren Dienst ergrauten Beamten den Tribut der Anerkennung zollen müssen, und dies ist bereits mehrfach von Allerhöchster Stelle aus geschehen, denn zahlreiche hohe Orden schmücken die Brust des braven Eisenbahners: Auszeichnungen von dem Landesherrn, dem Deutschen Kaiser und vielen auswärtigen Fürsten. Möge dem Scheidenden noch ein recht heiterer Lebensabend beschieden sein. — Als Nachfolger ist Herr Bahnhofs-Inspektor Klemm vom Hauptbahnhof in Chemnitz ausersehen.

Briefkasten.

K. W. in G. Sie fragen an: „Bei den Beamten des niederen Eisenbahndienstes der Kgl. Württemb. Staatseisenbahn ist das Dienstalters-vorrückungssystem mit dreijährigen Gehaltsstufen eingeführt, warum rücken aber die Beamten nach Verfluß von 3 Jahren nicht mit dem Tag ihrer definitiven Anstellung resp. am Ersten des darauffolgenden Monats in die nächste Gehaltsklasse vor, sondern erst nach 2—3 Monaten und noch später ohne Nachzahlung? Den Beamten erwächst hieraus ein Schaden. Ist hierüber eine Verfügung vorhanden und ist dies auch bei anderen Verwaltungen der Fall oder nur bei der Kgl. württemb. Staatseisenbahn?" Nach unserer Erkundigung erfolgen die Vorrückungen an jedem Quartals-Ersten. Wer übergangen wird, dürfte irgendwie dienstlich nicht ganz ohne Tadel gefunden worden sein. Selbstredend ist Ihnen, wenn Sie sich ohne Ursache zurückgesetzt fühlen, um so dringender zu empfehlen, bei Ihrer Dienstbehörde um Aufklärung nachzusuchen. — **D. in Dr.** Die lustige Geschichte vom Ziegen melkenden Bahnwärter hat bereits vor zwei Jahren in den Verkehrs-Blättern gestanden. Inzwischen ist aus dem belgischen Eisenbahner ein voigtländischer geworden. Sie sehen hieraus, wie lange wirklich heitere Geschichten sich auf der Bildfläche erhalten. Besten Gruß und Dank! — **E. P. in Dch.** Besten Dank. Ueber Wagenmangel ist nun zwar bereits so mancherlei hin und her erörtert worden, immerhin sehen wir es im Interesse des Gegenstandes gern, wenn Sie mit Ihren weiteren Ausführungen nicht zurückhalten. Wenn auch die Verwaltungen sich bis jetzt in der Hauptsache durch Vermehrung des Fahrparks helfen, so werdn doch die Thatsachen lehren, daß den Erfordernissen der Praxis noch mehr entsprochen werden muß. — **E. R.** In voriger Nummer haben wir, allerdings unter Vorbehalt, eine entsprechende Mittheilung gemacht. Die Bestätigung bleibt abzuwarten. — **L. R.** Verbindlichen Dank für Ihre freundliche Ergänzung unserer Mittheilung in voriger Nr. Demnach ist auch an Staatseisenbahn-Beamte die Militär-Invalidenpension dann fort bezw. nachzuzahlen, wenn solche Beamte bei Privatbahnen beschäftigt werden, welche der Staat verwaltet. Das Gesetz lautet: „Wenn ein Invalid bei einem Institut beschäftigt ist, welches weder Staats-, noch Kommun-Zuschuß erhält, ist ihm seine Pension zu belassen." — **. . . t in L.** Es wird hoffentlich auch noch dahin kommen, daß bezüglich der Anrechnung der Vorbereitungs- (Expeditions-Hilfsarbeiter-) Jahre in Sachsen zur Pension ein Ausgleich gegenüber der Anrechnung der Militärzeit stattfindet. Die hierfür sprechenden Gründe sind derart triftige, daß man sich an berufener Stelle dahin gehenden Vorstellungen auf die Dauer um so weniger verschließen wird, als in anderen Ländern eine solche Anrechnung ebenfalls stattfindet. Wir kommen event. auf diese Sache zurück. — **Rb., Berlin.** Wenn es der Raum gestattet, soll bereits in der nächsten Nummer ein Artikel über die Stellung des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins zu den anderen Eisenbahn-Beamtenvereinen, insbesondere aber zum Kölner Verbandsverein der Mittleren, Aufnahme finden. — **L. S., Wien.** Leider zu spät! Dank und Gruß.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer ist ein Prospekt beigelegt von **A. Kagelmann, Hauptagentur in Gotha,** auf den wir unsere Leser aufmerksam machen.

Der Kampf ums Dasein wird immer schwieriger, die Hausmiethen und Lebensmittel werden immer theurer, was für Beamte, deren Einkommen ein stets gleiches ist und sich trotz der kostspieligeren Lebenshaltung nicht vergrößert, sehr schwer ins Gewicht fällt. Mehr als irgend ein anderer Stand sind die Beamtenkreise darauf angewiesen, möglichst billig zu kaufen und nur Geschäfte zu frequentiren, bei denen sie besonders Entgegenkommen genießen. Es wird daher den verehrl. Lesern unseres Blattes angenehm sein, zu erfahren, daß die als hochachtbar bekannte Firma **Julius Sommer in Stuttgart,** Kasernenstr. 47, jedem Beamten einen erheblichen Rabatt auf die sonst allgemein üblichen Preise für Thee, Caffee, Cacao, Chocolade, Seifen, Droguen ꝛc. gewährt und dürfte das Renommee dieser Firma, welche Lieferantin von Staatsbehörden, sowie verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen ist, seit 10 Jahren existirt und schon verschiedentlich prämiirt wurde, dafür bürgen, daß nur tadellose Waaren zu vortheilhaften Preisen zum Versand gelangen. Wir können zu einem Versuch daher nur rathen.

Anzeigen.

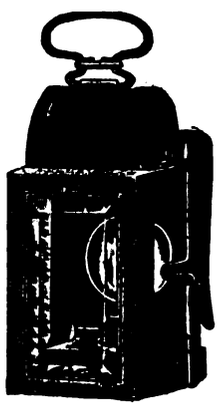
Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.



Die besten Schaafnerlaternen mit extra gutem Brenner u. verzinkter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Waffenrock,

8. Klasse K. S. St.-B., gut erhalten, sofort zu kaufen gesucht.

Offerten unter S. A. 10 an die Geschäftsstelle dss. Blattes erbeten.

Neu! Patent-Zithern (neu verbess.) Thatsächl. von Jed. in 1 Stunde nach d. vorzügl. Schule ohne **Lehrer und ohne Notenkenntn.** erlernb. Größe 56×36 cm, 22 Saiten, **hochf. und haltbar gearbeitet, Ton wundervoll. (Prachtinstr.)** Prs. nur Mk. 6.— m. Schule und allem Zubehör. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt. **O. C. F. Miether**
Hann. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.
NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 U. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von d. Güte u. Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Das schönste Zimmer-Closet!
Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth., überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!

Uebertrifft an Eleganz und in unserer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen.—
Es kostet:
mit **dunkiem Phantasiestoff** Mk. 23.50
„ **rothbraun. gemust. Wollstoff** „ 24.50
„ **rothbraun. od. grün. Plüsch** „ 25.50
„ **buntgewebtem Moq. Plüsch** „ 27.50
1 gepolsterte **Rück- und Armlehne** dazu passend (zum Anstecken) in **Wollstoff** Mk. 10.—, in **Plüsch** Mk. 12.—
1 **Kiste** z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.
Garantie: Zurücknahme!
Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.
Carl Dettmer, Göhren i. A. 56.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
f. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Bring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die Exp. d. Bl.

Siegelmarken-Sammlung

in sächsischen Eisenb.-Siegelmarken ꝛc. zu kaufen gesucht. Gefl. Offerten unter **R. C. 29** an d. Exped. d. Bl. erbeten.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste** liefert die 1876 **gegr.** Pianoforte-Fabr. von
Pianino J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie **Neukautionen** schnell und **kostenfrei.**
W. Wilke, Direktor.
Berlin, Kurfürstenstraße 24.

1893er
Garantirt reinen
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.
Rheinwein.

Holländ. Tabak. Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel fco. **acht** Mk.
B. Becker in **Seesen** a. H.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Digitized by Google

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Musterkollektion aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Baldmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Ausschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene, unabhängig von der Beitragsdauer, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine (60000 Mitglieder) begründete auf versicherungstechnischen Grundsätzen aufgebaute

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Beitrittsberechtigt sind alle Beamte, einschliesslich der Lehrer, Aerzte, Rechtsanwälte, Architekten etc., wie auch alle im Vorbereitungsdienst stehende Personen. Drucksachen etc. werden auf Ersuchen portofrei zugesandt durch die Ortsausschüsse, Verbandsvereine, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Spar- und Darlehnskasse
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Leopoldstraße 1.

Spareinlagen 3½% Zinsen
Geschäfts-Antheile 3½% Zinsen und Dividende
werden jederzeit angenommen.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Weltberühmte Geraer Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Zu Fabrikpreisen

Teppiche

mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.

Gardinen

Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.

Möbel-Stoffe

Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.

Muster gratis und franco.

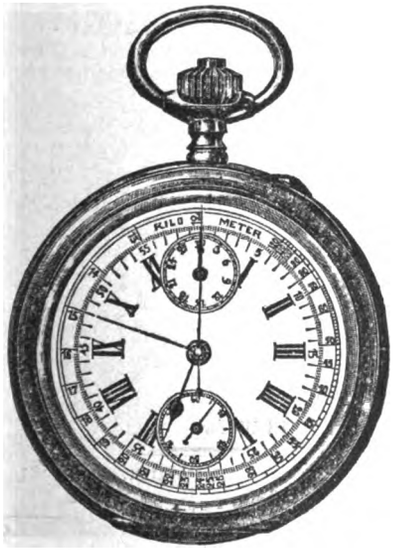
Portièren, Tischdecken,
Läuferstoffe, Pferdedecken.

Illustr. Pracht-Katalog mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.

Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.

Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die Uhren-Fabrik von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als Specialität die Fabrikation von Taschenuhren und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia"
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in Wand-, Stand- und Weckeruhren!
Silber- und Alfénide-Geräthe aller Art. — Sämmtliche Musik- und optischen Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt, bei Bezug gegen Ziel 5%.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen **ohne Preiserhöhung.**

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Actiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung** zu verlangen.

Wir machen, durch ein Inserat des **Preussischen Beamtenvereins** gezwungen, darauf aufmerksam, dass dieser **stets**, bevor er ein Kautionsdarlehen giebt, den Abschluss einer Lebensversicherung verlangt, wofür natürlich eine besondere Prämie zu zahlen ist; ferner werden mitunter noch ausserdem ein od. zwei Bürgen beansprucht. Sodann ist beim Preusischen Beamtenverein bei Stellung 3½% Effekten die Differenz zwischen Kurswert und Nennwert **von circa 5% sofort zu zahlen.** Kann der Beamte nicht gleich noch ausserdem 3% zum Garantiefonds, also **zusammen auf einmal 8%** der Kautionssumme zahlen, so hat er in den ersten Jahren für die Kaution zwar jährlich 1% weniger als bei der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft zu entrichten. Dafür muss er aber jährlich an Prämie ca. 2½% und mehr für die Lebensversicherung zahlen; **d. h. der Beamte muss in den ersten Jahren, um eine Kaution vom Preussischen Beamtenverein zu erlangen, jährlich wenigstens ca. 1½% mehr zahlen als bei der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft**, bei welcher der Kautionssucher eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1½%** und ein jährliches Entgelt von **3½%** von dem noch nicht amortisirten Kurswert zu entrichten hat.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen und der **Kurswert der Effekten baar ausgezahlt.** Prospekte, sowie jede gewünschte Auskunft kostenfrei durch die Direktion.

M. Wolff's Nähmaschinen
Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hochharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Fabrikation. **Export.**
Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.
Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes Versandhaus,
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt Chocolade, Thee Fleischextracte } von Liebig, Fleischpeptone } „ Kemmerich, „ Denayer, „ Koch. Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's- Kindermehl, Malzpräparate.	Eau de Cologne und Botot, ächt Odeurs von F. Wolff & Sohn Schwarzwälder Kiefernadelwasser Riechkissen Keimtödtendes Parfüm. Bartwichse, ungar. Bay Rum, Gehröl Boroglycerinlanolin Brillantine, Dentila Crême-Grohlich,-Iris,-Simon Enthaarungspulver Gold-Cream, Illodin Haarfärbemittel, Lanolin Toiletten Cream Lavender Salts Myhrren-Cream Odol, Odor's Zahncrême Sarg's Kalodont Zahnpasta Bergmann's Zahnpulver etc. etc.	Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife Benzolinar, Bleichsoda Borax, Glanzstärke Hausstandseifen Ia. Seifenpulver, Waschblau. Arnikapflaster Brauselimonadebonbons Brausepulver Camphorgeist, Collodium Gicht und Rheumat. Watte Gummiarabicum Hectographen Linoleum-Parkettboden-Wichse Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen Stempelfarben, Tinten etc. etc.
Grüne Bohnen „ Erbsen Champignons Hummer Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.		
Camphor, Chlorkalk, Creolin Lysol, Desinfektionspulver Mottenschützer u. Luftreinig. Naphtalin, Insectenpulver Gesundheitsbinden Verbandmittel Windeleinlagen etc. etc.		

Wurstwaaren und Cigarretten.

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

Eisenbahnschule Altenberg
— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt. — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Dienstkautionen

bis zu 18000 **Mk.** stellt unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5% Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 3% zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werth-Papiere in Abzug gebracht, so daß bei 3½prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1½%** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat in den ersten 5 Jahren einen jährlichen Beitrag von 1% und in den folgenden 3 Jahren von ½% an diesen Fonds zu entrichten.

Die **erste Berliner Kautionsgesellschaft**, welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6½% Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1½%. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, so daß das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3½%** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Inhalt: Die preußische Eisenbahnpolitik in bayerischer Beleuchtung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Ausland. — Vermischtes. — Personalnachrichten. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und eine Sonderbeilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 11. Leipzig, den 12. März 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Vereinswesen.

Spar- und Vorschuß-Verein für die Badischen Staats-Eisenbahn-Beamten. Einen recht erfreulichen Erfolg des Handinhandgehens von Verein und Verwaltung liefert die Begründung einer Spar- und Vorschußkasse für die Badischen Staats-Eisenbahn-Beamten. Mit Genehmigung Gr. Ministeriums des Gr. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten hat die Generaldirektion der Gr. badischen Staatseisenbahnen auf Anregung des badischen Eisenbahnbeamtenvereins die Errichtung eines Spar- und Vorschuß-Vereins für die Beamten der Eisenbahnverwaltung beschlossen. Die Satzungen sind bereits festgestellt und den Beamten Mitte Januar dss. Js. bekannt gegeben worden. Nach denselben hat der Verein den Zweck: 1) Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Antheil am Gewinn zu erhöhen. 2) den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung zinsbarer Vorschüsse beizustehen. Mitglied können werden die etatsmäßig angestellten Beamten und die im Beamtenverhältniß stehenden oder vertragsmäßig angestellten Personen der Gr. badischen Staatseisenbahnen und Dampfschiffahrtsverwaltung. Die Mitglieder sind bis zur Erreichung eines Sparguthabens von 150 Mk. zu Einlagen in die Vereinskasse verpflichtet. Die Einlage über diesen Betrag hinaus fortzusetzen ist dem Belieben des Mitgliedes überlassen. Mehr als 1000 Mk. werden nicht angenommen. Die Einlagen sind ordentliche oder außerordentliche. An ordentlichen Einlagen hat jedes Mitglied monatlich mindestens 50 Pfg. an die Kasse abzuführen, die Zahlung geschieht durch regelmäßige Abzüge am Diensteinkommen. Außerordentliche Einlagen können in Höhe von 5—100 Mk. geleistet werden. Die Spareinlagen werden mit jährlich 3 vom Hundert verzinst.

Mitgliedern werden Vorschüsse bis zu 1000 Mk. gewährt und auf die Dauer bis zu 2, in besonderen Fällen auch bis zu 3 Jahren bewilligt. Die Rückzahlung geschieht in Monats- oder Vierteljahrszahlung durch Abzug am Diensteinkommen oder durch Einzahlung bei der Vereinskasse. Die Vorschüsse sind mit 5 vom Hundert zu verzinsen.

Von den aufkommenden Zinsen wird ein Fünftel zur Ansammlung eines Reservefonds verwendet, von den anderen vier Fünfteln und den Zinsen des Vereinsvermögens werden die Verwaltungskosten und die Zinsen der Spareinlagen bestritten. Der Rest bildet den Geschäftsgewinn des Vereins. Der Geschäftsgewinn wird unter die Mitglieder nach dem Verhältniß des ihnen am Schluß des Jahres zustehenden Guthabens vertheilt. Jedes Mitglied erhält ein Sparbuch. Zur Verwaltung des Vereins und Führung der Geschäfte sind unter Aufsicht der Generaldirektion der Vereinsvorstand und die Generalversammlung berufen. Letztere findet alle 3 Jahre statt. Abänderungen der Satzungen können von der Generalversammlung nur mit einer Mehrheit von 2 Drittel der anwesenden oder vertretenen Mitglieder beschlossen werden und bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Genehmigung des Ministeriums des Gr. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, wie auch der Verein nur mit Genehmigung dieses Ministeriums wieder aufgelöst werden kann. Die Gründung des Spar- und Vorschuß-Vereins wird von den badischen Eisenbahnbeamten durchweg mit Freuden begrüßt. Die Satzungen werden lebhaft erörtert und das Für und Wider derselben eifrig besprochen. Der Generaldirektion und dem Ministerium aber gebührt herzlicher Dank, daß sie diesem Wunsche des Vereins der badischen Eisenbahnbeamten entsprochen hat und eine Einrichtung ins Leben ruft, die für Diejenigen, welche von ihr Gebrauch machen, nur segensreich und nutzbringend sein kann.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Neuhausen i. S.

Die am 1. Januar 1896 ins Leben gerufene Ortsgruppe Neuhausen i. S., welche den hiesigen Bahnhof und die Haltestelle Grünthal umfaßt, hielt am 1. März 1896 im Gesellschaftszimmer des „Grünen Gericht", hier, ihre erste Versammlung ab. Die Betheiligung war zwar schwach, aber doch so, daß alle Theilnehmer einige recht vergnügte Stunden zusammen verbracht haben. Besonders ergiebig war die Versteigerung eines werthvollen Gegenstandes aus dem Eisenbahn-Archiv für die noch junge Ortsgruppenkasse.

Ortsgruppe Crimmitschau.

Donnerstag, den 5. März hielt unsere Ortsgruppe ihre diesjährige Hauptversammlung ab, die sehr zahlreich besucht war und deren reichhaltige Tagesordnung schnell und glatt erledigt wurde. — Zuerst referirte Herr Bahnhofs-Inspektor Schwartz über: „Der Eisenbahnbetrieb bei Schneefall und Schneesturm." Hierauf hielt Herr Stations-Assistent Wagner einen längeren Vortrag über: „Centralweichen und Blocksignale". Genannten Herren sei hierfür nochmals der Dank der Ortsgruppe ausgesprochen. Der sich anschließende III. Jahresbericht der hiesigen Ortsgruppe wurde von dem Obmann, Herrn Bodenmeister Wickert, vorgetragen und ergab, daß die Ortsgruppe auch in dem verflossenen Vereinsjahr nicht zurückgegangen war, vielmehr war die Mitgliederzahl von 36 auf 45 (39 aktive und 6 passive) gestiegen. Auch die wirthschaftlichen Bestrebungen waren nicht hinter den der vorhergehenden Jahre zurückgeblieben. Die Geselligkeit und Unterhaltung wurde an monatlich zwei Vereinsabenden, die sich immer eines sehr zahlreichen Besuches zu erfreuen hatten, gepflegt. Dieselben wurden durch Vorträge belehrenden oder heiteren Inhalts ausgefüllt und nahmen an vielen Abenden auch ein großer Theil der Ehefrauen der Mitglieder Theil. Die Ortsgruppe hat sich im verflossenen Jahre eine eigene Bücherei eingerichtet. Auch legten einige Sammlungen zum Besten bedürftiger Eisenbahnbediensteter von dem kollegialen, hilfsbereiten Sinn, der in hiesiger Ortsgruppe herrscht, erfreuliches Zeugniß ab. Nach Vortrag des Kassenberichtes fand die Neuwahl für die vier ausscheidenden Vorstandsmitglieder statt und wurden, da die betreffenden Herren eine Wiederwahl ablehnten, die Herren Kassirer Rothe, Stations-Assistent Wagner und Gerbert und Herr Expeditions-Hilfsarbeiter Schulze neugewählt, sodaß die Ortsgruppenleitung nunmehr aus folgenden Herren besteht: Obmann: Bodenmeister Wickert, Stellvertreter: Kassirer Rothe, Kassirer: Stations-Assistent Wagner, Stellvertreter: Stations-Assistent Gerbert, Schriftführer: Expeditions-Hilfsarbeiter Schönfeld, Stellvertreter: Expeditions-Hilfsarbeiter Schulze. Zum Schluß wurde, außer den an die Hauptkasse abzuführenden Fecht- und Sammelgeldern, noch ein Betrag von 50 Mk. aus der Kasse für die Wittwen- und Waisenkasse bewilligt. Mit dem Wunsche, daß das neue Vereinsjahr für die Ortspruppe ein recht gesegnetes sein möge, wurde die Versammlung geschlossen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Braunschweig.

Am Sonntag, den 1. März, hielt im Saale des Hotels „Preußischer Hof" der Regierungsbauführer Herr Fr. Natalis einen besonders interessanten und lehrreichen Vortrag über „Sicherungseinrichtungen für Eisenbahnen". Redner zeigte in längerer Rede, in welcher Weise sich die gesammten Sicherheits-Einrichtungen allmählich bis heute entwickelt haben. Die Aufstellung zahlreicher Modelle, welche die Eisenbahn-Signalbauanstalt Max Jüdel & Cie. bereitwilligst zur Verfügung gestellt hatte, ermöglichte es den zahlreich erschienenen Zuhörern, ein vollständig klares Bild der bestehenden Sicherungseinrichtungen zu gewinnen. Nach Schluß der Ausführungen wurde dem Redner seitens der Versammlung lebhafter Dank dargebracht.

Bezirk 138. Halle a. S.

Die am Sonntag, den 8. März, im Saale des „Prinzen Carl" hierselbst abgehaltene Hauptversammlung wurde 11¼ Uhr Vorm. vom Vorsitzenden Herrn Stat.-Vorst. Scheel eröffnet. Auf der Tagesordnung stand: Berathung der Ortssatzungen für den Bezirk 138, Halle a. S. Die im Entwurf vorliegenden Ortssatzungen wurden nach 1½ stündiger Berathung mit geringen Abänderungen einstimmig genehmigt.

Digitized by Google

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Die geehrten Vorstände der dem Verbande angehörenden Vereine werden um Mittheilung der Veränderungen in den **Begünstigungs-Abkommen** mit Bädern, Kuranstalten, Gasthäusern u. s. w. bis längstens Ende April ds. Js. ergebenst ersucht.

Chemnitz, den 11. März 1896. **Der Verbandsvorstand.**

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Zwickau.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** wird am Sonntag, den 22. März, Nachmittags pünktlich von 3 Uhr an im „Hotel Roitzsch" (Hermannstraße) abgehalten werden.

Geschäftsplan: 1. Bericht über den Stand des Bezirksvereins. 2. Erstattung des Kassenberichts. 3. Bericht der Rechnungsprüfer. 4. Ersatzwahl für 8 nach § 17 der Satzungen ausscheidende Vorstandsmitglieder. 5. Wahl von 3 Rechnungsprüfern, sowie von Stellvertretern für dieselben. 6. Wahl der Abgeordneten und deren Vertreter zur ordentlichen Abgeordnetenversammlung. 7. Aussprache über das Vereinsorgan. — Zahlreiches Erscheinen erbeten!

Zwickau, am 9. März 1896.

Der Bezirksvorstand.

J. Hammerschmidt, d. Zt. Vorsitzender. — H. Hölzel, d. Zt. Kassirer. — L. Vogel, d. Z. Schriftführer.

Bezirk Leipzig.

Die X. ordentliche **Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März, Nachmittags 3 Uhr im oberen Saale „Stadt Nürnberg" statt.

Tages-Ordnung: 1. Erstattung des Jahres-Berichtes. 2. Erstattung des Kassenberichtes. 3. Erstattung des Wirthschafts-Berichtes. 4. Bericht der Rechnungsprüfer. 5. Ergänzungswahlen für die ausscheidenden Vorstands- und Ausschußmitglieder Herren Brennert, Haenel, Hessel, Katzsch, Lindemeyer, Moebius, Oelsner, Opitz und Schaeffner. 6. Wahl der 10 Abgeordneten zur Landesversammlung. 7. Wahl der 3 Rechnungsprüfer und deren 3 Stellvertreter. 8. Die Stellung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover zu den Einzelvereinen des Verbandes. 9. Das Vereinsorgan.

Unter Hinweis auf § 19 der Satzungen wird um zahlreiche Betheiligung und pünktliches Erscheinen der Mitglieder, besonders auch seitens der Ortsgruppen, ersucht. Jedes anwesende Mitglied kann bis zu 20 Stimmen der behinderten Mitglieder, durch die betr. Mitgliedskarten legitimirt, vertreten. Die sämmtlichen Mitgliedskarten sind am Eingange zum Verhandlungssaale abzugeben und nach Schluß der Versammlung daselbst wieder zurückzufordern.

Leipzig, den 2. März 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Moebius. Riedel. Mueller.

Bezirk Chemnitz.

Die **X. Bezirks-Hauptversammlung** findet Sonntag, den 15. März im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" hier, Waisenstraße, statt. Beginn Nachmittags punkt ½1 Uhr.

Tagesordnung: 1. Bericht über den Stand des Bezirksvereins. 2. Erstattung des Kassenberichtes. 3. Erstattung des Prüfungsberichtes. 4. Allgemeine Aussprache und Beschlußfassung über eingegangene Vorschläge und Anträge in Bezug auf das Kautions-Darlehenswesen, die Krankenunterstützung, die Stipendienfrage, die Wittwen- und Waisenunterstützungskasse und sonstige Vereinsangelegenheiten. 5. Wahl von 8 Vorstandsmitgliedern. 6. Wahl von 3 Rechnungsprüfern und deren Stellvertretern. 7. Wahl der Abgeordneten zur X. ordentlichen Abgeordneten-Versammlung. 8. Beschlußfassung in der Organfrage.

Unter Hinweis auf die geplanten wesentlichen Neuerungen wird um zahlreiches und pünktliches Erscheinen dringend ersucht.

Chemnitz, den 21. Februar 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreyßig, Vorsitzender. — Schneider, Kassirer. — Münzel, Schriftführer.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Heidelberg.

Die diesjährige ordentliche **Hauptversammlung** findet Dienstag, den 21. April, Abends ½9 Uhr im Vereinslokal (Gasthof zum Engel) statt.

Im Weiteren werden die Mitglieder ersucht, zwecks Aufstellung eines neuen Büchereiverzeichnisses die aus der Vereinsbibliothek entliehenen Bücher bis Ende dieses Monats an den Bibliothekar zurückzugeben. Auch werden bis zu diesem Zeitpunkte keine Bücher ausgeliehen.

Der Bezirks-Vorstand.

Zeise.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betrifft die Vereinskassen-Verhältnisse.

Die bisherige räumlich getrennte Kassenführung (Herr Surkemper Vereinsbeiträge ꝛc., Vereinsbureau alle übrigen Gelder) hat für die Vereinsverwaltung sowohl, als auch für die Vereinsorgane manche Unbequemlichkeiten und Weiterungen im Gefolge gehabt. Wir haben deshalb die Kassengeschäfte dergestalt vereinigt, daß Herr Hauptkassirer Surkemper sich seiner Aufgaben im Vereinsbureau zu entledigen hat.

Somit ersuchen wir Alle, die es angeht, Vereinsgeldsendungen aller Art nur unter der Adresse:

An die Vereinskasse des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, Leopoldstraße Nr. 1, Hannover

einzusenden und dabei immer genau anzugeben, wofür die Gelder bestimmt sind.

Hannover, den 9. März 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

Ch. Schirmer, Direktor. — Fleckner, Schriftführer. — Schwitzky, Buchhalter. — Surkemper, Hauptkassirer.

Betr. Geschäftsfrequenz.

Die Betriebsunfälle treten in diesem Jahre ungewöhnlich zahlreich in die Erscheinung. Unsere Liste weist heute bereits 37 Nummern auf. Wir möchten zur größten Vorsicht mahnen. — Auch die Abtheilung „Allgemeine Interessenvertretung" zählt heute schon 18 Eingänge, ein Zeichen, daß von dieser Einrichtung mehr und mehr Gebrauch gemacht wird. — Im Geschäftsjournal verzeichnen wir bereits die Nummer 997, gegen das Vorjahr in dem gleichen Zeitraum rund 200 Nummern mehr.

Mit der Tabak- und Cigarrenfirma **Georg Schrader & Co.** in **Bremen** haben wir ein Rabattverhältniß abgeschlossen. Dieselbe gewährt gegen Baarzahlung 10% Preisermäßigung, sowohl den Vereins- als allen Verbandsmitgliedern.

Die Vereins-Verwaltung.

Ch. Schirmer, Direktor.

5. Bezirk (Halberstadt).

Sonntag, den 15. ds. Mts., Nachmittags punkt 3½ Uhr im Vereinslokal Ilsermann-Westendorf **Versammlung.** — Tagesordnung: 1. **Vortrag** des Herrn Eisenbahndirektor **Mackensen** über seine Erlebnisse im Feldzuge 1870/71. 2. Anträge und Verschiedenes.

Auch Kollegen-Nichtmitglieder, welche dem Vereine wohlgesinnt sind, sind höflich eingeladen.

Um recht zahlreiches Erscheinen, sowie um rechtzeitige Beantragung der freien Fahrt bittet

Der Vorstand.

Grodrian.

Ortsverein Braunschweig.

Am Sonnabend, den 14. März cr., Abends 9 Uhr findet im „Hotel Preußischer Hof" die nächste **Mitgliederversammlung** statt. Die Herren Mitglieder werden gebeten, recht zahlreich zu erscheinen. Auch Gäste sind willkommen.

Der Vorstand.

Rabattgewährungen in Berlin für die Mitglieder des D. E.-B.-V.'s.

Brennmaterialien.

1. Gustav Schiebel & Co., Berlin, Unter den Linden 43, gewährt 6% Rabatt bei Lieferung von Brennmaterialien in Berlin und nach den Vororten auf die Preise für die Haushaltungen Berlins. Die Sommerpreise bleiben bis 15. Oktober in Kraft, von wo ab die höheren Winterpreise eintreten.

2. Dahlmann & Uno, Berlin, Möckernstraße 120a. Lager sämmtlicher Brennmaterialien. 5% Rabatt.

3. Henkel & Praise, Brennmaterialienhandlung, Berlin O., Schlesischer Kohlenbahnhof, Platz 8, gewährt 6% Rabatt auf alle Brennmaterialien.

Leinen- und Weißwaaren.

1. E. Vogt, Waschespecialgeschäft, Berlin SO., Oranienstraße 6, Hof rechts, gewährt 5% Rabatt auf Herren- und Damen-Wäsche, Leinen- und Baumwollwaaren, Taschentücher, Handtücher, Inlette, Stickereien, Kravatten usw.

2. E. Ludwig, Berlin N. 4, Invalidenstraße 21, direkt am Stettiner Bahnhof, gewährt 5% Rabatt auf Leinen- und Baumwollwaaren, fertige Wäsche jeder Art und Gardinen, Oberhemden, Kragen, Manschetten, Handschuhe, Kravatten, Tragbänder, Tisch-, Bett-, Stepp- und Schlafdecken, Trikotagen, Strumpfwaaren, besonders krumpffreier Flanelle zu Unterkleidern, Bettfedern und -Daunen.

3. Z. Alexander, Berlin O., Gr. Frankfurterstraße 102, gewährt 5% Rabatt auf Kleiderstoffe, Seidenstoffe, Leinen, Baumwollwaaren, Handtücher, Tischzeuge, Wäsche für Herren und Damen.

4. H. Dannenberg, Berlin NW., Lübeckerstraße 20, gewährt 5% Rabatt auf Wäsche, Korsets, aufgezeichnete Sachen, Tapisseriewaaren, Bettzeuge, Woll- und Baumwollwaaren, Posamentires, Kravatten, Handschuhe usw.

Manufaktur- und Mode-Waaren.

1. Herrmann Borchardt, Größtes Waarenhaus, Berlin SW., Kommandantenstraße 70, Ecke neue Grünstraße, gewährt 5% Rabatt auf Damenkleiderstoffe, Wäsche, Leinenwaaren, Teppiche, Portieren, Gardinen, Decken usw.

2. F. Mittelstädt Nachflgr. M. Addicks, Berlin, Möckernstraße 76 am Kreuzberg, Manufakturwaaren, Weißwaaren, Leinen, Betten, Steppdecken, Tischdecken, Gardinen, Teppiche, Läuferstoffe, Korsets, fertige Herren-, Damen- und Kinderwäsche, Trikotagen, Wollwaaren, Strümpfe, wollene Herren- und Damenwesten, Blousen, Schürzen, Mädchenkleider, Knabenanzüge, Arbeitsblousen, Posamentir- und Kurzwaaren. 10% Rabatt bei Baarzahlung, bei vierteljähriger Zahlung 4%. Näh- und Häkelgarne netto.

Digitized by Google

3. Gebrüder Körner, Berlin C., Münzstraße 7, Ecke Rochstraße, Altenburg, S.-A., Markt (früher Hotel de Saxe), Special-Geschäft für Damenkleiderstoffe, gewähren 5% Rabatt auf sämmtliche Damenkleiderstoffe in Seiden-, Woll-, Druck- und Waschstoffen und Jupons.

Seifen und Parfümerien.

1. Heinrich Hamel, Seifen-, Parfümerie- und Wachswaaren-Fabrik, Berlin O., Koppenstraße 71, gewährt 5% Rabatt auf Palmöl, Hausseifen, sowie sämmtliche Artikel zur Wäsche, feine und feinste Toilette-Seifen, Stearin-Kerzen, nicht tropfend, Entraits-Pomaden.

2. Paul Bumcke, Seifenfabrik mit Dampfbetrieb, Berlin S., Dresdenerstraße 42, gewährt 5% Rabatt bei Einkäufen in Seifen, Parfüms, Wäscheartikeln, Lichte usw.

3. Carl Richard Schmidt, Berlin W., Potsdamerstraße 43a, Ecke Steglitzerstraße, gewährt 3% Rabatt auf Seifen, Lichte, Petroleum, Kolonialwaaren, Kaffee, Cacao usw.

4. A. Nichterlein, Licht- und Seifen-Fabrik, Hauptgeschäft Berlin, Linienstraße 39, 1. Zweiggeschäft Kaiser Wilhelmstraße 29/30, 2. Zweiggeschäft Prenzlauerstraße 47, gewährt bei Entnahme von Wäsche- und Beleuchtungs-Artikel ausschließlich Salonöl und Petroleum 5% Rabatt.

Herren-Schneider.

1. E. Guse, Schneidermeister, Berlin N., Lottumstraße 18a, gewährt 6% Rabatt bei Anfertigung eleganter Herren-Garderobe nach Maaß. Bei Zugabe von Stoff Vorzugspreise, Wochenlohn einschließlich guten Zuthaten Stoff-Rock Mk. 18, Tuch- und Kammgarn-Rock Mk. 20, Stoff-Hose Mk. 5, Tuch- und Kammgarn-Hose Mk. 5,50, Stoff-Weste Mk. 4,50, Tuch- und Kammgarn-Weste Mk. 5, ganzen Stoff-Anzug Mk. 27, ganzer Anzug Mk. 30.

2. R. Trautvetter, Dresden-Neustadt, Heinrichstraße 16, gewährt 10% Rabatt auf Uniformen, Militäreffekten, eleganter Civil-Garderoben, Herren-Wäsche und Trikotagen.

3. G. Wollner & Co., Unifocm-Fabrik, Berlin W., Taubenstraße 10, gewährt 10% Rabatt bei Anfertigung sämmtlicher Uniformen und Civil-Garderoben.

4. Carl Stier, Berlin SO., Oranienstraße 168, Fabrik für Herren- und Knaben-Garderobe, Versandt und Lager feinster Stoffe, direkter Import echt englischer Cheviots und Kammgarne, gewährt 5% Rabatt auf alle von ihm gekauften Gegenstände.

5. H. Gappa, Schneidermeister, Berlin N. 28, Veteranenstraße 3 III, empfiehlt sich zur Anfertigung feiner Herren-Garderobe nach Maaß zu bestimmten Vereinspreisen.

6. Ernst Dierig, Schneidermeister, Berlin C. 22, Alte Schönhauserstraße 3 II, gewährt 5% Rabatt gegen Baarzahlung für sämmtliche Uniformen und Civil-Kleidungsstücken, auch Reparaturen und chemische Reinigung. Feste Preise. Ueberröcke Mk. 30—56, Joppen ohne Abzeichen Mk. 14—39, Beinkleider Mk. 12—27, Paletots Mk. 42—75, Paletots, wasserdicht Mk. 51—57, Civil-Anzüge Mk. 42—80.

Posamentier-Waaren.

1. M. Chan, Special-Geschäft in sämmtlichen Artikeln zur Damenschneiderei, Berlin N., Chausseestraße 112, gewährt 4% Rabatt auf die neuesten Besätze, Knöpfe, seidene Bänder und Spitzen, Futtersachen, Möbelposamenten usw.

Teppiche und Gardinen.

1. Amandus Wronkow, Teppich- und Gardinen-Fabrik, Berlin SW., Oranienstraße 162, Filiale Skalitzerstraße 62, gewährt 4% Rabatt auf Teppiche, Gardinen, Möbelstoffe, Steppdecken, Läuferstoff, Portieren, Tischdecken usw., ferner auf Special-Artikel: Kleiderstoffe, Wäsche, Wollwaaren, Leinenwaaren. Illustrirter Katalog gratis und franko.

2. Otto Büchler, Berlin C., Königstraße 26, Ecke Klosterstraße, gewährt 10% Rabatt auf Teppiche, Läufer, Portieren, Gardinen, Steppdecken, Möbel- und Dekorationsstoffe.

3. H. Thomas, Aeltestes Specialgeschäft für Teppiche, Gardinen, Möbelstoffe, Berlin SW., Oranienstraße 126, gewährt 6% Rabatt auf Teppiche, Läufer, Vorlagen, Angorafelle, Gardinen, Portièren, Vorhangstoffe, einfarbige und bunte Plüsche und Möbelstoffe, Moquettes und Satteltaschen, Tisch-, Reise-, Schlaf-, Divan- und Steppdecken. Katalog gratis und franko.

Baumwollen- und Wollwaaren, Strickgarne, Trikotagen.

1. C. Dohle, Berlin C. 10, Münzstraße 10, gewährt 5% auf wollene und baumwollene Strickgarne, Wollenwaaren jeder Art, als: Herren- und Damenwesten, wollene Männer- und Frauenjacken, Herren- und Damen-Hautjacken. Herren- und Damen-Hosen, Normalhemden und -Hosen, Handschuhe, Damenröcke, Jäckchen, Kleidchen, wollene und baumwollene Strümpfe und Socken, seidene und wollene Tücher jeder Gattung, Kopf- und Taillentücher, Hauben, Kapotten, Schürzen, Kragen, Manschetten, Schlipse, Wäsche usw.

2. Kauf- und Versandhaus Karl Braun, Berlin S. 123, Kottbuserdamm 5, sendet allen Mitgliedern sein Preisbuch frei zu und giebt 5% Rabatt auf alle Artikel desselben. Wäsche jeder Art, Strumpfwaaren, Trikotagen, Teppiche, Gardinen, Strickgarne, Badeartikel, Bettstellen, Cravatten, wollene Decken, Sport-Anzüge. Zusendung innerhalb Berlins frei. Nach auswärts von 10 Mk. an.

3. Gustav Steidel, Berlin SW., Leipzigerstraße 67, gewährt 5% Rabatt auf Strickgarne, Strumpfwaaren, Trikotagen. General-Depot der Prof. Dr. G. Jäger'schen Normal-Artikel.

4. W. Schwarz, Berlin N., Chausseestraße 102, gewährt 5% Rabatt auf wollene und baumwollene Strickgarne, Zephyr, Strumpfwaaren, Trikotagen und Fantasie-Artikel.

5. A. Stark, Berlin NW., Wilsnackerstraße 57, gewährt 6% Rabatt auf Wolle, 4% auf Strumpfwaaren und Trikotagen, alle Arten Wolle, Baumwolle und Wollartikel, Blousen, Taillen usw.

6. Justus Hahne, Berlin S., Alexandrinenstraße 45 (an der Kommandantenstraße) gewährt 5% Rabatt auf wollene Strickgarne, Strumpfwaaren, Trikotagen, Normalwäsche.

Gold- und Silberwaaren.

1. Oskar Fiebig, Gold- und Silberwaaren-Fabrik, Berlin SW., Kommandantenstraße 17, gewährt 10% Rabatt, auf Trauringe 5%. Großes Lager in Uhren, Corallen, Granat- und Alfenidewaaren. Spezialität: Silber-, Alfenide-, Myrthen- und Lorbeerkränze.

2. E. Fischer, Hoflieferant, Berlin, Friedrichstraße 45, gewährt gegen Baarzahlung 10% Rabatt. Spezialität: Genfer und Glashütter Präzisions-Taschenuhren.

Zahnpflege.

1. Alb. Wittenbecker, Zahnkünstler, Berlin C., Roßstraße 30II, gewährt 15% Rabatt auf alle zahnärztlichen Verrichtungen.

2. Otto Maaß, Zahnkünstler, Berlin N., Elsasserstraße 83, gewährt 5% Rabatt auf alle zahnärztlichen Verrichtungen.

3. G. Jüterbock, Zahnkünstler, Berlin SW., Oranienstr. 113/114I, gewährt ermäßigtes Honorar für zahnärztliche Verrichtungen.

4. Zahnarzt Laury, Berlin SW., Kochstr. 15, gewährt ermäßigtes Honorar für zahnärztliche Verrichtungen und Behandlungen, auch der Familienangehörigen nach im Lieferantenbuch verzeichneten Tarif.

5. Arthur Mintel, Zahnkünstler, Berlin NW., Rathenowerstr. 83 pt., gewährt 10% Rabatt auf alle zahnärztlichen Verrichtungen.

6. Dr. Grohnwald, Zahnarzt, Nachf. Zahnarzt Erzberger, Berlin NW., Unter den Linden 59a II, gewährt 10% Rabatt auf sämmtliche zahnärztliche Arbeiten bei gewissenhafter, gediegener Ausführung.

7. H. Thormeyer, prakt. Zahnarzt, Berlin NO., Kl. Frankfurterstraße 25I, Ecke Kaiserstraße, gewährt 15% Rabatt auf Zahnziehen, Plombiren, künstliche Zähne usw.

8. D. Wittkower, prakt. Zahnarzt, Berlin SW., Schönebergerstraße 27 (am Anhalter Bahnhof) gewährt den verehrl. Mitgliedern und deren Angehörigen besondere Ermäßigungen.

Möbel und Wohnungseinrichtungen.

1. Georg Hake, Möbel-Fabriklager, Ausstellung für vollständige Wohnungseinrichtungen, Berlin SW., Oranienstraße 127, gewährt 6% auf sämmtliche Möbel, Spiegel und Polsterwaaren.

2. W. F. Falkenberg, Möbelfabrik und Lager, Berlin C., Alte Schönhauserstraße 32, gewährt 5% auf Möbel, Spiegel, Polsterwaaren von der einfachsten bis zur elegantesten Stylart. Kataloge zur gefl. Verfügung.

Regen- und Sonnenschirme.

1. G. R. Zöffel, Regen- und Sonnenschirme-Fabrik, Berlin NO., Gr. Frankfurterstraße 35 (am Straußberger Platz) gewährt 5% Rabatt auf sämmtliche Artikel, wie: Schirme, Hüte, Handschuhe, Kravatten, Wäsche ꝛc. — Filialen: Landsbergerstraße 83 (Aug. Schultze Nachf.), Grüner Weg 39.

2. R. Reichelt, Schirm-Fabrik, Berlin C., Wallstraße 15, gewährt 15% auf Sonnen- und Regenschirme.

3. Gustav Knaake, Berlin O., Andreasstraße 26, gewährt 10% Rabatt auf Schirme, Handschuhe, Hüte, Kravatten usw.

Stroh- und Filzhüte.

1. Gebr. Demmler, Stroh- und Filzhut-Fabrik, Berlin C., Hackescher Markt 4 (am Bahnhof Börse) gewährt 5% Rabatt auf Damen- und Mädchen-, Herren- und Knaben-Strohhüte, Herren- und Knaben-Filzhüte usw.

2. M. van Gelder, Strohhut- und Filzhut-Fabrik, Berlin S., Kommandantenstraße 26 (Nähe Jacobstraße) gewährt 6% Rabatt auf Strohhüte für Damen und Kinder, Herren-Filzhüte, Hutfaçons für Damen und Kinder.

3. Carl Ruhn, Nachf. Louis Spiegel, Berlin, Belle Alliance-Platz 23 (im Halleschen Thorgebäude) gewährt 10% Rabatt auf Hüte, Schirme, Pelzwaaren, auch bei Reparaturen.

4. Ernst Müller, Hutfabrik und Pelzwaarenlager, Berlin NW., Wilsnackerstraße 58, gewährt 10% Rabatt auf Filz- und Seidenhüte, sowie Strohhüte, Mützen und Pelzsachen aller Art.

5. Hermann Dietzel, Inhaber G. König, Berlin, Alte Schönhauserstraße 25, gewährt 5% Rabatt auf Stroh- und Filzhüte, sowie auf alle Pelzwaaren.

6. H. Meincke, Kürschnermeister, Berlin S., Alte Jacobstraße 75, gewährt 6% Rabatt auf sämmtliche Pelzwaaren.

Bettfedern-Handlung.

C. H. Schaeker, Bettfedern-Handlung, Berlin C., Neue Promenade (Bahnhof Börse, im Stadtbahnbogen Nr. 12—13) gewährt 8% Rabatt auf Bettfedern, Inletts, Bettwäsche, eiserne und Holzbettstellen, alle Arten Matratzen in Seegras, Indiafasern, Sprungfederböden, Patentböden, wollene Schlaf- und Steppdecken.

Tuche, Buckskins, Kammgarn-Stoffe.

L. Wegener, Tuchhandlung, Berlin C., Klosterstraße 5, gewährt 6% Rabatt auf Tuche, Buckskins, Kammgarn- und Paletotstoffe, sowie Militär- und Beamtentuche, Jagd-, Livree- und Sportstoffe.

Cigarren und Tabak.

1. Wilhelm Ponath, Zigarren- und Tabak-Fabrik, Berlin C., Königstraße 47 (Eckladen) und Rosenthalerstraße 3 (Eckladen) gewährt 10% Rabatt auf Cigarren, Cigaretten, Rauchtabake ꝛc.

2. Steinert & Pietrowicz, Cigarren und Tabake, Berlin SW. Friedrichstr. 249, gewähren 10% Rabatt auf alle Cigarren und Tabake'

Digitized by Google

Uhrmacher. optische Instrumente.

1. A. v. Rauchhaupt, Hof-Uhrmacher Sr. Maj. des Kaisers und Königs, Berlin SW., Oranienstraße 125, gewährt 10 % Rabatt auf Taschenuhren jeder Art in Gold, Silber, Nickel, Stahl ꝛc., Regulatoren, Stutz-, Wand- und Weckeruhren, optische Instrumente, Pincenez. Reparaturen schnell und billig. Theilzahlung gestattet.

2. E. Kramm, Uhrmacher, Berlin NW., Rathenowerstraße 1 (Eingang Alt-Moabit) gewährt 10 % Rabatt auf jede Art von Uhren, Goldwaaren, optischen Artikeln, ebenso auf Reparaturen.

3. G. Scharnow, Berlin, Moritzplatz 152, gewährt 10 % Rabatt auf alle Arten von Uhren in Gold, Silber, Nickel, Goldwaaren, Uhrketten usw.

4. Albrecht Kölzsch in Dresden-Gruna, Uhren-Fabrik. Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten erhöhten Kassa-Rabatt auf Schmuckſachen, Wand-, Stand- und Weckeruhren, sowie Musik- und optische Instrumente aller Art, Silber- und Alfenide-Geräthe.

Putz- und Posamentier-Waaren. Seidenband. Tüll. Spitzen ꝛc.

C. Herkenrath, Berlin NW., Wilsnackerstraße 37, Putz-, Posamentier-, Wäsche-, Woll- und Baumwollwaaren-Sortimentsgeschäft, gewährt 5 % Rabatt auf alle Einkäufe.

Kindergarderobe.

1. L. Meyer jr., Berlin C., Rosenthalerstraße 43, Fabrikant von Knaben- und Mädchengarderobe für das Alter von 1—16 Jahren, gewährt bei reeller Bedienung den Mitgliedern einen Rabatt von 5 %.

2. Gustav Ziegler, Berlin NO., Landsbergerstraße 82, gewährt 5 % Rabatt auf Knaben- und Mädchengarderobe für das Alter von 1—14 Jahren.

3. A. Pietzker, Berlin S., Moritzplatz 60 (II. Geschäft: Alt-Moabit 115) gewährt 5 % Rabatt auf Herren-Anzüge und Damen-Mäntel nach Maaß, sowie für Knaben und Mädchen.

Damen-Mäntel.

1. R. M. Maaßen, Damenmäntel-Fabrik, Berlin S., Oranienstraße 165 (Ecke Oranienplatz) gewährt 6 % Rabatt auf alle Einkäufe. Spezialität: Damen-Mäntel.

2. Oskar Warnstedt, Damenmäntel-Fabrik, Berlin SW., Kommandantenstraße 19, gewährt 6 % Rabatt auf Damenmäntel vom einfachsten bis zum elegantesten Genre zu sehr billigen, aber festen Preisen. Reise-Kostumes in großer Auswahl.

3. Agnes Kunst. Damen- und Kindermäntel-Fabrik, Berlin C., Königstraße 39, gewährt 6 % Rabatt auf sämmtliche Neuheiten der Saison, vom einfachsten bis zum elegantesten Genre. Kostüme für Reise und Promenade.

Glas, Porzellan und Steingut.

W. Einwaldt, Glas- und Porzellan-Manufaktur, Berlin C., Alte Schönhauserstraße 29, gewährt 5 % Rabatt auf Glas, Porzellan, Crystall, Steingut, Majolika. — Wirthschafts-, Gebrauchs- und Luxusgegenstände.

Küchen- und Haushaltungs-Artikel.

1. Emil Ullrich, Spezialgeschäft, Berlin SW., Friedrichstraße 7, gewährt 5 % Rabatt auf sämmtliche Maschinen und Apparate für den häuslichen Komfort, Solinger Stahl- und Kurzwaaren, emaillirte und verzinnte Kochgeschirre, Wäsche-Wringmaschinen, Küchenmöbel, Holz- und Borstenwaaren.

2. Jacob Ravené Söhne, Berlin C., Stralauerstraße 28/29, gewährt 5 % Rabatt bei allen Einkäufen. Wasch- und Wringmaschinen, Waschgeräthe, komplette Haus- und Kücheneinrichtungen, Klosetts, Waschtoiletten, Bettstellen (eiserne), Eisschränke, Eismaschinen, Einmachegläser, Fruchtpressen ꝛc., Gartenmöbel, Kochmaschinen, Oefen, Petroleum- und Gaskoch-Apparate, Drahtgewebe, Laubsäge- und Werkzeugkästen, Grabtafeln, Grabkränze, Grabgitter usw.

3. M. Gottschalk, Berlin S., Alte Jacobstraße 75, gewährt 6 % Rabatt auf alle Haus- und Küchengeräthe, Zink- und Waschgefäße, Hänge- und Tischlampen, Holz- und Borstenwaaren.

Handschuhe.

1. Emil Bellert, Handschuhfabrik, Berlin S., Oranienstraße 156, gewährt 10 % Rabatt auf Glacé-, Wildleder- und Stoffhandschuhe, Kravatten, Tragbänder, Kragen und Manschetten.

2. Gustav Knaake, Berlin O., Andreasstraße 26, gewährt 10 % Rabatt auf Handschuhe ꝛc., Kravatten und Schirme.

3. J. Becker, Handschuh- und Kravatten-Fabrik, Berlin NW., Wilsnackerstraße 51 (zwischen Birken- und Dreyerstraße) gewährt 5 % Rabatt auf sämmtliche Artikel in Handschuhen, Kravatten, Hosenträgern, Schirmen, Stöcken, Lederwaaren, Reiseloffern, Gummiwäsche, Oberhemden, Kragen, Manschetten, Herren- und Damen-Nachtwäsche, Normal-Hemden und -Hosen, Arbeiter-Hemden.

Schuhwaaren.

1. H. Elsner, Schuhmachermeister, Berlin, Grünerweg 77, gewährt 5 % Rabatt auf Schuhwaaren jeglicher Art. Reparaturwerkstatt.

2. G. Krause, Schuhmachermeister, Berlin SW., Möckernstr. 146, gewährt 10 % Rabatt auf fertige Herren-, Damen- und Kinderstiefel. Bestellungen nach Maaß und Reparaturen in kurzer Zeit.

3. Friedrich Garth, Schuhmachermeister, Berlin N., Brunnenstraße 27, gewährt 5 % Rabatt auf sämmtliche Schuhwaaren. Reparaturen werden in Berlin auf Verlangen abgeholt.

Putz- und Modewaaren.

1. Carl Ramm, Berlin NO., Neue Königstraße 53, gewährt 5 % Rabatt auf Damenhüte in großer Auswahl, Sonnen- und Regenschirme, Brautkränze, Brautschleier. Umarbeitungen nach den neuesten Moden.

2. Paul Köhler, Künstliche Blumen und Federn, Berlin S., Kommandantenstraße 32, gewährt 10 % Rabatt auf jede Neuheit der Saison in Hut- und Ballgarnituren, Myrthenkränzen, Blumenkörben, Vasenbouquets, sowie Blumen-Arrangements jeder Art.

3. Geschw. Steinhardt, Modes, Berlin C., Jostystraße 10 (am Prenzlauer Thor) gewährt 10 % Rabatt beim Verkauf fertiger Damenhüte jeder Art, auf Trauerhüte, sowie bestellte und aufgearbeitete Sachen.

(Fortsetzung folgt in nächster Nummer).

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Gutachten der Vereinsverwaltung, betr. die Anstellungsgrundsätze für Nichtanstellungsberechtigte.

Auf die betr. Anfrage ist zu erwidern, daß nach den Ausführungsbestimmungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. September 1885 II b. (a) 7901 zu § 17 der Anstellungsgrundsätze vom 25. März 1882 die Nichtanstellungsberechtigten nach Ablauf einer einjährigen Wartezeit zur vorläufigen Weiterbeschäftigung und nach Zurücklegung einer Wartezeit von zusammen 4 Jahren zur dauernden Beibehaltung in Vorschlag gebracht werden können. Ausnahmen von dieser 4jährigen Wartezeit sind nirgends vorgesehen.

Bezüglich der Entbindung Nichtanstellungsberechtigter, welche in Ermangelung anstellungsberechtigter Anwärter für den Bureau- pp. Dienst mit der Absicht der dauernden Beibehaltung angenommen werden, vom Dienst aus Anlaß militärischer Dienstleistungen gelten lediglich die für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung allgemein erlassenen einschlägigen Bestimmungen.

Es liegt auf der Hand, daß in derartigen Fällen Nichtanstellungsberechtigte nicht vortheilhafter als andere Beamtenklassen, z. B. die Civil-Supernumerare, behandelt werden können. Auch bei diesen, welche eine dreijährige Vorbereitungszeit haben, kommt das einj. freiwillige Militärjahr auf die Vorbereitungszeit nicht in Anrechnung. Dieselben können, sofern sie nach dem Eintritt bei der Eisenbahn-Verwaltung ihr Jahr abdienen, erst nach 4 Jahren die Prüfung ablegen. Nach den neueren Bestimmungen, betr. die Anrechnung der Militärdienstzeit auf das Dienstalter der Civilbeamten, wird den Subalternbeamten bei Feststellung des Dienstalters, welches für ihre Berufung zur ersten etatsmäßigen Anstellung in Betracht kommt, die Zeit, welche sie während ihrer Ausbildungs- oder Vorbereitungszeit in Erfüllung der aktiven Dienstpflicht im stehenden Heere oder in der Marine gedient haben, bis zum Höchstbetrage eines Jahres insoweit in Anrechnung gebracht, als sie infolge der Erfüllung der Dienstpflicht die Befähigung zur Bekleidung des betreffenden Amtes später erlangt haben.

Die Bestimmung wird jedenfalls auch bei Ihrer Anstellung als Stations-Assistent Platz greifen. Im Uebrigen befinden Sie sich den mit Ihnen gleichzeitig eingetretenen Personen, welche nicht gedient haben, gegenüber lediglich in derselben Lage wie ein Civil-Supernumerar, welcher gedient hat, gegenüber denjenigen seiner Kollegen, welche nicht Soldat gewesen sind.

Von einem Gnadengesuche an Se. Majestät den König versprechen wir uns keinen Erfolg, wollen Ihnen jedoch nicht abrathen, diesen Weg zu versuchen. Zur eventuellen Beachtung geben wir folgende Winke:

Adresse: An Se. Majestät den Deutschen Kaiser und König von Preußen.

Ueberschrift: Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster Kaiser und König! Allergnädigster Kaiser, König und Herr!

Anrede: Eure Kaiserliche und Königliche Majestät wollen allergnädigst verzeihen, wenn usw.

Schluß: In tiefster Ehrfurcht verharrt Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät alleruntertänigster . . . . .

Preisermäßigung betr.

Bezüglich unserer Kalender-Ausgaben

Deutscher Eisenbahn-Kalender

(Taschenbuch)

und

Deutscher Flügelrad-Kalender

(Familienbüchlein)

theilen wir mit, daß noch ein Vorrath vorhanden ist und

beide Kalender zusammen zu dem Preise von nur Mk. **1,45,** das **Taschenbuch** einschließlich der beigegebenen großen **Eisenbahnkarte** von Prof. Liebenow zum Preise von nur **1** Mk. **10** und der **Familien-Kalender** zum Preise von nur **35** Pfg. abgegeben werden.

Der ungetheilte Beifall, den die beiden Werkchen in allen Kreisen der Eisenbahn-Beamtenschaft wegen ihrer nützlichen Eigenschaften gefunden haben, erübrigt besondere Empfehlung um so mehr als beide dauernden Werth besitzen. Es wird gebeten, Bestellungen schleunigst entweder bei den Herren Vertrauensmännern oder direkt bei uns anzubringen. Eine weitere Ermäßigung findet nicht statt.

Leipzig-Gohlis, den 12. März 1896.

Hochachtungsvoll

Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 12. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn:
4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland:
8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile.
Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 19. März 1896. München.

Zur gefl. Beachtung!

Mit dem 31. dieses Monats schließt das I. Quartal des 12. Jahrganges unserer Deutschen Verkehrs-Blätter. Um die Auflage rechtzeitig bestimmen zu können, bitten wir, Bestellungen auf das nächste Quartal gefl. recht bald zu erneuern. Bei der Post nach dem 1. April aufgegebene Bestellungen erfordern 10 Pfg. Zuschlag.

Leipzig, den 19. März 1896. **Der Verlag der Deutschen Verkehrsblätter.**

Die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten.

Von Augustin-Berlin.

Die Welt am Ende des Jahrhunderts steht im Zeichen des Verkehrs.

Der gewaltige Motor unserer Zeit, die Eisenbahn, welche heute das allgemeine Interesse so sehr in Anspruch nimmt, fordert bei der Erledigung der Ansprüche, welche von Tag zu Tag wachsen, eine immer größere Hingabe seines Personals. Wohl kein Zweig der Industrie und der Verkehrsmittel, außer dem Seemannsberufe, stellen so hohe Anforderungen an die Willens- und Entsagungskraft jedes Einzelnen, als die Eisenbahn. Nehmen wir die Statistik von Behm zur Hand, so wird man finden, daß nirgends die Morbititäts- und Mortalitäts-Verhältnisse so erschreckend in die Augen treten, als bei den Eisenbahnbeamten. Behm rechnet die Invalidität der Fahrbeamten 56 Proz., die Zahl der Krankheitsfälle 73 Proz. höher als erwartungsmäßig. Werfen wir einen Blick auf die Verantwortlichkeit der einzelnen Dienstklassen, so erhalten wir die richtigste Antwort bei der Betrachtung der Gerichts-Verhandlungen zur Ahndung von Betriebsunfällen. Auf der Strecke ist es der Lokomotivführer, auf der Station der diensthabende Beamte, die zunächst zur Verantwortung gezogen werden. Nach meiner Ansicht muß mit dem Wachsen der Verantwortlichkeit der Beamten eine Minderung der Dienstleistung eintreten, um den Geist der Verantwortung nicht durch Ueberanstrengung zu erschlaffen. Ein großer Unterschied ist natürlich hierbei zwischen Dienststellen mit geregeltem und schwachem Verkehr und Dienststellen mit starkem und oft ungeregeltem Verkehr zu machen. Nach eigener Erfahrung läßt sich ein 14stündiger Dienst auf einer Station einer Nebenbahn leichter überstehen, als ein 8stündiger Dienst auf einem großen Rangirbahnhofe. Und fragen wir uns: Wird die Verantwortlichkeit der Angestellten durch übermäßige Arbeitszeit in Frage gestellt? so erhalten wir die treffendste Antwort in einem Vortrage des Herrn Sanitätsraths Dr. Brähmer-Berlin. Die Verschiedenheit in der Lebenskraft und Ausdauer, in der Widerstands- und Willenskraft gesunder Menschen bedingt Verschiedenheit in der täglichen Arbeitsfähigkeit. Der Eine kann länger arbeiten, als der Andere, ohne überanstrengt zu sein; der Eine, selbst wenn er übermäßig angestrengt ist, durch Willenskraft die Arbeit länger fortsetzen, als der Andere, wenn auch anzunehmen ist, daß ein physischer Organismus durch die Mehrarbeit leidet und früher abgenutzt wird. Wenden wir diese Sätze auf die Eisenbahn-Angestellten an, so sollen dieselben nicht nur vor früher Abnutzung durch Ueberanstrengung bewahrt werden, sondern sie sollen überhaupt den Dienst nicht mehr fortsetzen, sobald sie übermäßig angestrengt sind, d. h. sie sollen im Interesse der Sicherheit des Betriebes dieselbe Leistungsfähigkeit des Körpers und Geistes bis zum letzten Augenblick bewahren. Es ist gewiß nicht leicht, eine bestimmte Zeitdauer für diese unverminderte Leistungsfähigkeit festzusetzen, und alle Bestimmungen, welche in dieser Beziehung getroffen worden sind, haben die Klagen über Ueberbürdung nicht verstummen lassen können. Täuschungen und Versehen, welche oft schwere Folgen haben, werden nur zu oft auf Ueberbürdung geschoben.

Wenn es auch nun erfahrungsgemäß feststeht, daß nach Unfällen der Schuldige oft mit Unrecht Ueberbürdung als Entschuldigung und Vorwand anführt, so lehren doch die gerichtlichen Verhandlungen, daß in einer Anzahl von Fällen übermäßige Arbeitszeit von den Richtern anerkannt und als Milderungsgrund geltend gemacht worden ist. Leider sind die Unfälle, die mit Sicherheit auf übermäßige Arbeitszeit zurückzuführen sind, nicht überall statistisch zusammengestellt, wie es eigentlich sein soll. Wir sind aber in der Lage, aus den vorzüglichen Arbeiten von Gustav

Digitized by Google

Cohn, Göttingen, über die Arbeitszeit der englischen Eisenbahn-Bediensteten einige sichere Angaben machen zu können. Auf Veranlassung des Unterhauses und auf Antrag von Mr. Chamning wurde in England eine Zusammenstellung gemacht über die sämmtlichen von 1884—1891 vorgekommenen Fälle, in welchen die Eisenbahninspektoren in ihrem Berichte über Verunglückungen auf die ungebührliche Länge der Arbeitszeit als Ursache des Unfalles hingewiesen haben. Die Zahl dieser Fälle in den 8 Jahren beträgt 65. Daran betheiligen sich die verschiedenen Eisenbahngesellschaften in verschiedenem Umfange. Sehr lehrreich ist, daß die größte von allen, die London und North-Western, welche die relativ besten Einrichtungen ihrer Arbeitszeit hat, an den 65 Unfällen mit der geringsten Zahl, nur mit 2, betheiligt ist. Ich gestatte mir noch, einige bemerkenswerthe Beispiele aus dieser Zusammenstellung wiederzugeben.

Am 25. Oktober 1887 fand auf der North-Western ein Zusammenstoß von zwei Güterzügen statt. Der Lokomotivführer des einen Zugs hatte am Tage vorher $14^1/_2$ Stunden im Dienst gestanden, war nach einer Rast von $7^1/_2$ Stunden wieder zur Arbeit gegangen und befand sich $13^1/_2$ Stunden im Dienst, als der Zusammenstoß stattfand; er würde noch weitere drei Stunden im Dienst geblieben sein, wenn Alles gut gegangen wäre.

Der Lokomotivführer des anderen Zuges war fast 14 Stunden im Dienst gewesen und würde 18 Stunden geblieben sein, wenn der Unfall nicht passirt wäre. Am 24. Dezember 1890 kollidirte auf der Great-Northern ein Personenzug der Lancashire- und Yorkshirebahn mit einer Maschine der Great-Northern, an welcher Heizer und Lokomotivführer bereits $18^1/_2$ Stunden gestanden hatten, als der Zusammenstoß sich ereignete. Die Vermehrung dieser Beispiele würde den Rahmen meiner Abhandlung ungebührlich überschreiten, und verweise ich auf die Cohn'schen Arbeiten im preußischen „Archiv für Eisenbahnwesen".

Aber nicht nur die Statistik, sondern die Betrachtung des täglichen Lebens zeigt, welche Gefahren in einer übermäßigen Dienstzeit liegen können. Wer häufig die Eisenbahnbediensteten nach dem Ende der Fahrt zu beobachten Gelegenheit hat, wird den bedeutenden Nachlaß der körperlichen Elastizität und Spannkraft deutlich erkennen. Schon während der letzten Dienststunden werden die Leute einsilbiger. Auf dem Wege zu ihren Wohnungen oder den Uebernachtungsräumen gehen sie langsam, schwerfällig, steif, gewöhnlich mit herabhängendem Arm. Durch Staub und Ruß sieht man die graublasse Haut, das ermüdete Auge. Man gewinnt den Eindruck, daß man sich einem Zuge, der von solchen Leuten bedient wird, ungern anvertraut. Auch an Stationsbeamten auf großen Stationen kann man nach 10—12stündiger Dienstzeit ähnliche Beobachtungen machen. Man wird demnach, auch ohne die Statistik zu fragen, zu der Ueberzeugung kommen müssen, daß übermäßig lange beschäftigte Eisenbahnbedienstete die Sicherheit des Betriebes gefährden können.*)

*) Einen für uns ganz unwiderleglichen Beweis hierfür haben wir bei einem erst vor wenigen Tagen auf einer preußischen Station vorgekommenen Unfall erhalten. Der betreffende Beamte hatte bereits 4 Tage hintereinander 12stündigen Nachtdienst (ohne Ruhepause) bei außergewöhnlicher Betriebsweise und hatte nach seinem Dienstplan noch 3 Nachtdienste abzuwickeln. Am Ende des 4. Tages hatte er in der Uebermüdung die zentrale Weichenstellung (eine geradezu primitive Konstruktion) falsch bedient und dadurch eine Entgleisung verursacht. Natürlich hat sich der Staatsanwalt der Sache angenommen, und wenn auch vielleicht nur eine geringe Strafe für den „Schuldigen" herauskommen wird, so ändert das in diesem Falle doch nichts an der Thatsache der dienstlichen Ueberbürdung.

Dieser Thatsache gegenüber muß es auffallend erscheinen, daß die einzelnen Staaten erst nach längerer Zeit dazu gekommen sind, Bestimmungen über die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten zu treffen. Wir kommen damit zur Beantwortung der Frage: Welches sind diese Bestimmungen?

In Oesterreich-Ungarn gelten folgende Grundsätze:

1. Die Dienstzeit der Verkehrsbeamten ist in den verschiedenen Stationen in der Weise bemessen, daß nach 24stündigem Dienst stets 12 Raststunden gegeben werden, in anderen Stationen erfolgt die Ablösung schon nach 12 Stunden.

2. Für Zugbegleitungs-Personal, Lokomotivführer, Heizer, Schaffner dient zum Grundsatz, daß binnen 24 Stunden stets 6 Stunden Raststeit gegeben werde; bei Schnell- und Personenzügen ist die längste Dienstzeit mit 12, bei Lastzügen mit 10 Stunden bemessen, an jedem siebenten, höchstens aber an jedem zehnten Diensttag werden 24 Stunden Rast gegeben.

3. Bahn- und Weichenwärter müssen auf 18 resp. 12 Stunden Dienst abgelöst werden und haben 6—12 Stunden Raststeit.

In Deutschland fingen schon frühzeitig die Einzelstaaten an, der Dienstzeit der Angestellten ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. In Preußen erließ der Minister bereits 1872 allgemeine Grundsätze für die Regelung der täglichen Dienstdauer. Das durch die Gründung des Deutschen Reiches geschaffene Reichseisenbahnamt stellte am 21. Januar 1875 Normen auf, welche seitdem für die Einzelstaaten, mit Ausnahme Bayerns, maßgebend gewesen sind; ich gestatte mir, aus diesem Erlaß Folgendes anzuführen: „Mag das Reichseisenbahnamt sich auch nicht dafür aussprechen, daß das Dienstmaß der in Rede stehenden Eisenbahnbeamten nach gleichen Normen geregelt wird, glaubt es vielmehr der Ansicht den Vorzug geben zu sollen, daß die lokalen Verhältnisse bei Festsetzung der Dienststunden vorzugsweise in Betracht zu ziehen seien, so unterläßt es doch nicht, nachstehende Gesichtspunkte für eine angemessene Regelung des Dienstes jener Beamten zur Berücksichtigung empfehlen zu wollen.

„Für Bahnwärter und Weichensteller wird eine tägliche nominelle Dienstzeit von 14 Stunden als zulässiges Maximalmaaß zu betrachten sein, wobei beträchtliche Entfernungen von dem Wohnort bis zu dem Orte der dienstlichen Thätigkeit in der Weise zu berücksichtigen sind, daß die für den Hin- und Zurückweg nothwendige Zeit als Dienstzeit in Anrechnung kommt. Ueberall da, wo neben dem Tagdienst auch Nachtdienst besteht, wird in angemessenen Zwischenräumen für geeignete Ablösung zu sorgen und der Tag- und Nachtdienst auf die einander ablösenden Beamten thunlichst gleichmäßig zu vertheilen sein.

Ihre Badereise.

Aus dem Leben eines Eisenbahn-Beamten.

Von Martin Lüttich-Dresden.

(Schluß)

Schweigend verbrachten wir die nächste Viertelstunde. Der Eisenbahnzug hatte die Grenze von Nord und Süd überfahren, in A. wurden die Leiden einer Zollvisitation glücklich überwunden. Dank einiger höflicher Worte an meinen Kollegen von der Steuerbehörde, blieb die kranke Dame von allen lästigen Formalitäten befreit. Die Nacht war unterdessen hereingebrochen und hatte ihren wunderbar heilenden Balsam auch auf dies bedauernswerthe Geschöpf ausgegossen: ein leichter Schlaf hielt sie umfangen. —

Der langgezogene grelle Pfiff der Lokomotive unterbrach die Stille, und durch das Fenster blinkten zahllose Lichter aus unmittelbarer Nähe zu mir herüber. E., das Städtchen aus mittelalterlicher Zeit mit seinen Giebeldächern, den Rauchschloten und altersgrauen Mauern, mein Reiseziel, war erreicht. Das Geräusch des in die Bahnhofshalle einfahrenden Zuges hatte die Schläferin geweckt.

„Wie wohlthuend ist doch der Schlaf. Sie werden zürnen, daß ich so gegen Anstand und Sitte verstieß, doch es überkam mich mit Gewalt, und dann — ich träumte allen Ernstes!"

„Doch hoffentlich angenehm", war meine Erwiderung.

„Von meinem Mütterchen!" — —

Der Schaffner öffnete die Thüre. Wir mußten scheiden, keines von uns fand das rechte Wort, und doch glaubten wir wohl beide noch recht viel sagen zu müssen. Ich reichte ihr meine Rechte, sah lange in das blasse, leidende Mädchenantlitz, das so engelrein sich von den dunklen Polstern abhob. Es schnitt mir ins Herz, mich von einem Wesen zu trennen, das vielleicht in wenig Stunden das müde Haupt zur ewigen Ruhe niederlegte und das doch wie geschaffen schien, Andere glücklich zu machen.

Sie durfte dies nicht merken.

„Leben Sie wohl, Fräulein! Ich hoffe, daß Sie voll und ganz genesen, vergessen Sie nie: Gottes Wege sind oft wunderbar!" —

Im Stillen aber setzte ich hinzu: er gebe Dir ein seliges Auferstehen an der Seite Deines „lieben Mütterchens."

Thränen erglänzten in ihren Augen, als die Worte über die blassen Lippen kamen:

„Adieu! Gedenken Sie zuweilen der sentimentalen Badereisenden!" — —

Wenige Minuten später stand ich auf dem Bahnsteige, in der Ferne leuchteten die rothen Schlußlichter des davoneilenden Zuges —

* * *

Wenige Wochen sind verflossen, ich befinde mich noch immer in E. Wie im Fluge ist mir die Zeit vergangen, der anstrengende, aber doch interessante Dienst in einem der größten Telegraphenbureaus einer Grenzübergangsstation, wo die Beamten von fünf Eisenbahnverwaltungen ununterbrochen ein Viertelhundert Apparate

Digitized by Google

„Auch werden den Beamten der gedachten Kategorien mindestens 2 dienstfreie Tage im Monat billigerweise nicht versagt werden können.

„Bei Regelung der Dienststunden des Maschinen- und Fahrpersonals wird vorzugsweise darauf Bedacht zu nehmen sein, daß die betreffenden Beamten nicht übermäßig lange und über ihre Kräfte hinaus ununterbrochen Dienst zu thun haben, wobei die Verschiedenartigkeit des Dienstes bei Schnellzügen, Personen- und Güterzügen zu berücksichtigen sein wird, ferner daß die Ruhepausen, dem vorausgegangenen Dienste entsprechend, ausreichend bemessen und thunlichst so gelegt werden, daß sie nach Rückkehr der Betreffenden an deren Stationsort eintreten.

„Außerdem hat das Reichseisenbahnamt zu bemerken Gelegenheit gehabt, daß nicht überall gebührend darauf Bedacht genommen zu sein scheint, den Beamten, so weit es die Betriebs-Interessen nur irgend gestatten, die Sonntagsruhe und damit Gelegenheit zum Besuch des Gottesdienstes zu gewähren. Nach diesen allgemeinen Grundsätzen haben die einzelnen Regierungen Deutschlands mit Ausnahme Bayerns ihre Verhältnisse geordnet: 14 Stunden Maximal-Dienstzeit, 8 Stunden ununterbrochen Ruhe täglich, 2 dienstfreie Tage monatlich. In Rußland ist unter Aufhebung früherer Bestimmungen eine neue Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 2./14. September 1893 erschienen. Danach soll für Stationsbedienstete die Dauer des täglichen Dienstes 12 Stunden nicht überschreiten und täglich eine ununterbrochene Ruhe von mindestens 6 Stunden gewährt, außerdem monatlich 2 volle Tage freigegeben werden. Erfordern es die Betriebsverhältnisse, so kann diese Dienstzeit jedoch auf 24 bezw. 16 Stunden verlängert werden. „Für Fahrbedienstete soll die längste Dauer des ununterbrochenen Dienstes 18 Stunden nicht überschreiten, kann jedoch mit Genehmigung des Ministers auf 24 Stunden verlängert werden. Dabei soll die Ruhezeit mindestens betragen am Stationsorte die Hälfte, außerhalb desselben ein Drittel der Stundenzahl des vorausgegangenen Dienstes. Die Gesammtzahl der Ruhestunden soll innerhalb eines bestimmten, 6 Tage nicht überschreitenden Zeitraumes gleich der Summe der Dienststunden sein."

In Frankreich giebt ein Gesetz, vom Jahre 1846 dem Minister der öffentlichen Arbeiten Vollmacht, die Eisenbahnverwaltungen, bei Strafe, zur Befolgung der ihm im Interesse der Sicherheit geeignet erscheinenden Vorschriften zu zwingen. In Ausübung dieser Vollmacht hat der Minister Ives Guyot im April 1891 ein Rundschreiben erlassen, welches ein Maximum von 12 Stunden für die Arbeitszeit von Lokomotivführern und Heizern, und ein Minimum der Ruhepausen von 10 Stunden vorschreibt. Diese Vorschrift scheint gänzlich unbeachtet geblieben zu sein, dem im Oktober 1891 berichtete der Ausschuß der Deputirtenkammer, daß die Eisenbahn-Verwaltungen fortfahren, ungebührlich lange Arbeitszeit bei der Maschine, bis 16—18 Stunden, zu verlangen.

Die Schweiz hat am 21. Juni 1890 ein Bundesgesetz, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahn, erlassen, welches vorschreibt, die Arbeitszeit der Angestellten, Beamten und Arbeiter, soweit der Betrieb eine mehr als gewöhnliche Arbeitszeit erfordert, soll 12 Stunden täglich nicht übersteigen; die ununterbrochene Ruhezeit fürs Maschinen- und Zugpersonal soll wenigstens 10 und fürs übrige Personl wenigstens 9 Stunden betragen; wenn Wohnung an der Bahn angewiesen, 8 Stunden; nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist Ruhe von wenigstens einer Stunde zu gewähren.

Im ganzen Jahr sind, angemessen vertheilt, 52 Tage frei zu geben, davon 17 Sonntage.

Der Güterdienst ist an Sonntagen untersagt mit Vorbehalt der Eilfracht Für Uebertretungen gelten Strafen bis 500 Francs. bei Wiederholung 1000 Francs.

In England, der Hochburg der Privatbahnen, hat man es bis jetzt noch zu keinen gesetzlichen Bestimmungen über die Dienstzeit gebracht. In den letzten Jahren scheint sich hier jedoch eine Reform anzubahnen von einer anderen Seite aus: von unten, von den Angestellten selber. Wenn auch das Motiv kein hygienisches, sondern ein sozialpolitisches, auf Arbeitsverkürzung bei erhöhten Einnahmen hinstrebendes ist, so begegnen sich doch diese Bestrebungen in ihren Zielen. Seit mehr als 30 Jahren sind an das Parlament von Seiten der Eisenbahnbediensteten Beschwerden wegen der übermäßigen Dauer der täglichen Arbeitszeit gelangt, so im Jahre 1862 von 700 Zugführern verschiedener Eisenbahngesellschaften, im Jahre 1871 von 500 Bediensteten der Midland-Eisenbahngesellschaft. In den in Folge dessen vorgesetzten parlamentarischen und königlichen Untersuchungs-Kommissionen gaben die Eisenbahn-Direktoren selbst Mißbräuche der Arbeitszeit zu. Die betreffenden Kommissionen kamen jedoch zu dem Schluß, daß die Verwaltungsräthe und ihre Direktoren die besten Richter über die Fähigkeiten ihrer Angestellten seien. Die Praxis der Eisenbahnverwaltung gebe die beste Richtschnur für das richtige Maaß der Arbeit in den einzelnen Fällen. Erwachsene Männer seien im Stande, für sich selbst zu sorgen. Darin lag ein Hinweis, daß die Organisation der Arbeiter-Gewerkvereine (Trades unionsstates) sich auch auf die Eisenbahnbediensteten erstrecken soll. Also ein Arbeiterschutz, kein Schutz der Reisenden!

Mit den den Gewerkschaften zu Gebote stehenden Mitteln, Ausständen u. s. w. wurden wohl einige, aber sehr vereinzelte Erfolge erzielt. Einen Aufschwung nahm die Sache, als am 30. August 1889 ein Gesetz erlassen wurde, welches unter anderen Vorschriften für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes auch die Dienstzeit berührte. In § 4 des Gesetzes heißt es: „Jede Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, periodisch an das Handelsamt zu berichten über die Anzahl der in ihrem Dienst befindlichen Personen, welchen die Fürsorge für die Sicherheit der Züge und Reisenden obliegt, und welche längere Zeit hintereinander beschäftigt und als dies nach den zeitweilig getroffenen Bestimmungen regelmäßig zuläßt." In Folge dieser Vorschrift wurde eine Reihe von amtlichen Berichten über die Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten veröffentlicht, und am 3. Februar 1891 vom Unterhause ein Ausschuß von 24 Mit liedern eingesetzt zur Untersuchung der Frage, ob und auf welche Weise die Arbeitsstunden der Eisenbahnbediensteten durch Gesetzgebung beschränkt werden können.

Der Ausschuß erstattete am 2. Juli 1892 seinen Bericht an das Unterhaus unter Beifügung zweier Entwürfe, von denen der

---

bedienen, ließ mich ausschließlich nur an meine dienstlichen Pflichten denken. Mit jedem ankommenden Zuge entstiegen zahlreiche Fremde den Durchgangswagen, sie flutheten an die Schalter des Telegraphenbureaus, und nun hieß es „stifteln", wie meine österreichischen Kollegen sagten, denn hier depeschirte eine Dame in die Heimath, um dem zurückgebliebenen Gatten die glückliche Ankunft auf österreichischem Boden anzuzeigen, dort bestellte ein korpulenter Herr Zimmer für eine ganze Familie und wünschte, daß in K.....d bei Ankunft des Zuges Wagen und Dienerschaft am Bahnhofe bereit ständen. Es war inmitten der Badesaison, und von E. aus erreichte der Reisende in wenig Stunden die fashionablen böhmischen Weltbäder.

Ich hatte heute meinen dienstfreien Tag.

Wieder stand ich auf dem Bahnsteig, der infolge seiner isolirten freien Lage einen Ausblick nach allen vier Himmelsrichtungen gewährte, und schaute hinaus in die Ferne. Wie damals, als die junge kranke Dame mich während der Fahrt beobachtete, ruhte auch heute mein Blick auf den herrlichen Bergen, den dunklen Wäldern, der ganzen schönen Gottesnatur, und wie damals rief ich entzückt: „Já, die Welt ist so schön!" Auch die Kirchenglocken in E. läuteten, das klang so feierlich zu mir herauf, mich führte die Erinnerung zurück an das kleine Dorf, das ich vor Wochen passiren mußte, damals, als die lebensmüde Ostpreußin an meiner Seite saß. Ich sah im Geiste das bleiche Angesicht, die thränenumschleierten, undurchdringlichen Augen und hörte wieder, wie schon so oft seit dieser Zeit das Ringen nach Athem, den pfeifenden Ton, mir war's als müßte ich ihr zu Hilfe eilen, müßte sie stützen, das zarte, affaiblirte Wesen, die verlassene Waise..... Wie wird es ihr ergehen? Diese Frage beschäftigte mich fortwährend.

Bim — baum..... Bim — baum..... Bim — baum....!

Es war das optische Läutewerk, welches den Schnellzug von P. signalisirte. Nur wenige Minuten noch, und das schnaubende, pustende Dampfroß mußte die Bahnhofshalle erreichen. Ich beschloß, den Bahnzug zu erwarten, der Stunden viele konnte ich an diesem Nachmittage noch nützlich zu einem kleinen Ausfluge verwenden, überdies schaute ich gern dem bunten Treiben zu, das sich jedes Mal entwickelte, wenn der Schnellzug aus dem Süden einfuhr.

Jetzt ließ der Maschinenführer einen langen, grellen Pfiff hören, das Rasseln des Zuges wurde vernehmbar, und wenige Sekunden später bremste der letztere zum Halten.

„Station E., — zwanzig Minuten Aufenthalt, — nach M. und H. Wagen wechseln!" —, so erklang der bekannte Ruf der Schaffner, und nun öffneten sich die Wagenthüren, und heraus schoben sich und sprangen Reisende aller Nationalitäten, im bunten Gemisch sprudelten alle Weltsprachen durcheinander. Als etwas freie Passage eingetreten, schritt ich langsam am Zuge entlang, hie und da stehen bleibend, um Zeuge dieser oder jener ergötzlichen Szene zu sein.

Da fiel mein Blick auf den Schlußwagen des Zuges. Als Eisenbahnbeamter, der täglich diesen Schnellzug beobachtete, wußte ich, daß als letzter Wagen für gewöhnlich ein österreichischer Per-

Digitized by Google

eine vom Präsidenten des Handelsamtes, der die Mehrheit des Ausschusses hatte, einen gesetzlichen Arbeitstag für undurchführbar hält, wegen der zahlreichen Fälle, die nothwendigerweise als Ausnahmen zugelassen werden müßten, und wegen der Schwierigkeit, die Berechtigung dieser Ausnahmen zu entscheiden. Der Bericht schlägt Folgendes vor: Wenn das Handelsamt mit den vorhandenen Vollmachten nicht dahin gelangt, eine Eisenbahnverwaltung zur angemessenen Festsetzung ihrer Arbeitsstunden zu bewegen, so soll dasselbe gemäß einer neuen gesetzlichen Vorschrift dazu berechtigt sein, die Eisenbahnverwaltung zur Vorlegung eines befriedigenden Stundenplanes in gemessener Frist anzuhalten und, falls diesem Verlangen nicht entsprochen wird, die Sache vor die Behörde der Railway Kommission zu bringen, welche die Eisenbahnverwaltung bei Ungehorsam mit einer Buße von täglich 20 Pfund Sterling belegen soll. Weitere Beschlüsse über diesen Bericht des Ausschusses liegen noch im Schooße der Zukunft.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Das Erforderniß hoher Bahnsteige tritt dann und wann recht lebhaft hervor, es wird aber, schon mit Rücksicht auf die großen Kosten, die eine allgemeine Einführung verursachen würde, wohl kaum so bald befriedigt werden. Im „Hamburgischen Korrespondent" schreibt der Rheder Rob. M. Nomann: „Wie sehr alte und unbeholfene Menschen unter den jetzigen Einrichtungen leiden können, habe ich zu meinem großen Nachtheil erfahren müssen. Vor einigen Tagen in München, in dessen Zentralbahnhof noch die niedrigen Perrons bestehen, angekommen, um dort zu übernachten, sollte ich, meiner gelähmten Glieder wegen, auf einem Stuhle von dem Wagen auf den Perron gehoben werden, als durch einen unglücklichen Zufall meine 84jährigen Knochen von oben auf den Perron geworfen wurden. Ein solcher Unfall hätte nun jedenfalls bei den Hochperrons nicht stattfinden können. Wäre ich etwas unglücklicher gefallen, so hätte ich wohl meine Reise von München gleich fortsetzen müssen „nach jenem Strande, von dem kein Wanderer noch zurückgekehrt ist." Da aber bekanntlich dicht vorbei so gut ist, wie eine Meile davon, und ich mit einer freilich nicht ganz angenehmen Erschütterung und einigen Schmerzen davongekommen bin, so würde ich diesen Vorfall weiter gar nicht erwähnen, wenn ich nicht die Hoffnung hegte, daß die Veröffentlichung solcher Unfälle dazu beitragen wird, die so sehr nothwendige Erhöhung der Perrons auch bei uns allgemein einzuführen."

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes waren der Stations-Vorsteher G. Weber, Zugführer Quast und die Bremser Herr und Schmidt am 30. Dezember v. Js. vom Landgericht Düsseldorf zu Gefängnißstrafen verurtheilt. Am 13. August v. J. früh 7 Uhr 18 Min. lief auf der Linie Opladen-Lennep der 5 Min. früher fällige Güterzug in Burscheid ein, wo er dann rangirt werden mußte. Der Zug war sehr lang, er zählte 35 Wagen, die von zwei Lokomotiven befördert wurden; im Zug befanden sich sechs Bremsen. Vor Weiche 9 blieb der Zug halten, worauf die Vorspannmaschine abdampfte, während die Zugmaschine erst vier und dann noch acht Wagen zum Rangiren über die Weiche vorzog. In Folge ungenügender Besetzung der Bremsen geriethen die noch übrigen 23 Wagen plötzlich in Bewegung und sausten bald mit bedeutender Geschwindigkeit nach Opladen zurück, da die Strecke nach dorthin von Burscheid ziemlich starkes Gefälle hat. Weber telegraphirte sofort nach Opladen, der Güterzug sei ihm davongelaufen, worauf der dortige Stationsvorsteher den Plan faßte, die Ausreißer mit einer Maschine abzufangen. Der Maschinenführer Flathe erklärte sich bereit den Versuch zu wagen; kaum war er aber auf dem Gleise, so kamen auch schon die Wagen herangesaust und schleuderten, ehe er etwas unternehmen konnte seine Maschine 40 Meter weit zurück. Die Wagen waren fast alle zertrümmert; unter ihnen wurde am folgenden Tage die Leiche des wackeren Flathe hervorgezogen. Das Gericht legte dem Weber zur Last, er hätte sich vergewissern müssen, ob die Wagen noch im Gefäll standen, was natürlich nicht vom Stationsgebäude aus geschehen könne. Die Behauptung, die Wagen hätten noch gar nicht auf dem Bahnhofe gestanden, wurde durch die Feststellung widerlegt, der Zug sei eingelaufen, also hätte der Angeklagte seine Aufmerksamkeit auch auf ihn zu verwenden gehabt. Die Revision der Angeklagten gegen das Urtheil wurde vom Reichsgericht verworfen, da sie nur thatsächliche Ausführungen neben einer unwirksamen Prozeßrüge enthielt.

Zur Kontrole der Dauer-Fahrkarten schreibt die Frankfurter Zeitung: Wir haben kürzlich mitgetheilt, daß auf der Lokalbahn Sachsenhausen-Offenbach die Schaffner mitunter viermal am Tage sich die Monatskarte langjähriger Abonnenten vorzeigen ließen Fabrikant Ludo Mayer wurde dieser fortgesetzten Belästigung müde, er weigerte sich, seine Karte vorzuzeigen, und war daraufhin von der Betriebsinspektion mit einem Strafbefehl bedacht worden. Da es ihm um gerichtliche Entscheidung zu thun war, so erhob er Einspruch gegen den Strafzettel, der kürzlich vor dem hiesigen Schöffengericht zur Verhandlung stand. Sein Anwalt, Dr. Fritz Meyer führte im Termin aus, daß der Angeschuldigte die Sache im Interesse zahlreicher Abonnenten verfolge, denen durch einen Schaffner, den Zeugen Dörr, täglich viermal die Vorzeigung der Karten abverlangt werde. Das sei keine Kontrole mehr, sondern laufe in seiner Wirkung auf eine Belästigung der Abonnenten hinaus. Zudem begnüge sich der Schaffner nicht mit der Vorweisung der Karten, sondern verlange jedesmal die Unterschrift zu sehen, mit der Motivirung, er müsse nachsehen, ob nicht eine Fälschung vorliege. Ein solches Verfahren, das der Angeschuldigte unter Beweis stellen wolle, könne achtbaren Passagieren gegenüber, die zum Theil bald dreißig Jahre Abonnenten seien, nicht gebilligt werden. Der Strafbefehl sei übrigens ungesetzlich, da er entgegen der Strafprozeßordnung und der Bestimmungen des Gesetzes vom 23. Apr. 1883 nicht besage, auf Grund welchen Gesetzes die Strafe bestimmt sei. Auch sei die Betriebsinspektion zum Erlaß eines Strafbefehls über-

---

sonenwagen mit erster und zweiter Klasse lief, und daß von dieser Regel nur dann Abstand genommen wurde, wenn von P. bis E. besondere Umstände halber ein Wagen von irgend einer Unterwegsstation angehangen werden mußte. Und hier war es der Fall, denn der letzte Wagen zeigte sich mir als ein gewöhnlicher Güterwagen.

„Eine Leiche", sagte ich halblaut, denn soeben wurde das Kreuz sichtbar, das die Eisenbahnbeamten mit Kreide an die Wagenthüren zeichnen, um damit gewissermaßen in pietätvoller Weise auf den Inhalt des Wagens hinzudeuten.

„Wieder ein Menschenkind, das ausgerungen nach allem Leid in diesem irdischen Jammerthale", so dachte ich. „Wie werden die trostlosen Lieben in der Heimath harren, um das theure Antlitz des Verblichenen noch einmal — zum letzten Male betrachten zu können. Und wie langsam verrinnen die Stunden vielleicht einem Elternpaare, das hier die sterblichen Reste des Sohnes erwartet; einem Bräutigam, der die verklärten Züge der so früh verlorenen Braut sich unverwischbar einprägen will für immer und ewig?" — — —

Da bemerke ich den Zettel an der Wagenseite, der den Namen der Abgangs- und Empfangsstation trägt.

Ich trete näher und lese: „von M.....d nach St....n."

Als wäre ein Blitzstrahl vor mir niedergefahren, so flimmerte es mir vor den Augen. M.....d? — — St....n?!

„Unmöglich! Es muß ein sonderbarer Zufall sein." So dachte ich. „Aber wie, wenn sie es doch wäre? Mein Gott, wenn das verlassene Waisenkind nun recht gelitten hat — wenn theilnahmslose Menschen ihr das Auge zugedrückt?" — — — Daß ihr Leiden ein hoffnungsloses war, hatte ich sofort gesehen, daß sie aber heute schon ausgerungen — nein, das wollte ich nicht glauben.

Ich mußte mich recht auffallend benommen haben, denn plötzlich legte sich leise eine Hand auf meine Schulter, und als ich mich umwandte, sah ich in das immer heitere Antlitz des Zugführers, eines mir bekannten Beamten. Er sah mich prüfend an.

„Mit diesem Gesicht gehören Sie nicht in das lustige E. Potztausend, wenn Sie da drinn lägen — er zeigte nach dem Innern des Wagens — Sie könnten wahrhaftig nicht anders aussehen! Ich glaube gar, hier fürchtet sich ein Eisenbahner vor einem Leichenwagen; na, na — oder ist's der strenge Nachtdienst bei den immerwährend die „Virginier" qualmenden österreichischen Kollegen?" —

Mir war nicht wie scherzen.

„Wollen Sie mir einen Wunsch erfüllen, Herr Oberschaffner?"

„Nur immer los, was soll's denn sein?"

„Sie besitzen die Begleitpapiere zu diesem Wagen. Lassen Sie mich, bitte, einen Blick auf den Leichenpaß werfen — es ist Alles, was ich verlange."

„Die habe ich zufällig bei mir. Auf der Uebergangsstation in A. ist immer die Zeit bemessen, da lege ich die Sachen einfach vorher in meine Mappe und habe sie gleich bei der Hand. Doch was interessirt Sie denn der oder die Todte?" So der Zugführer.

Digitized by Google

haupt unzuständig, nicht da sie, sondern das Betriebsamt die Polizei-Verwaltung habe und nur der Inhaber der Polizeiverwaltung Strafbefehle erlassen könne. Das Schöffengericht unter dem Vorsitz des Amtsrichters v. Forckenbeck hob den Strafbefehl auf und sprach den Angeschuldigten unter Verweisung der Kosten auf die Staatskasse frei. Das Gericht erklärte, der Strafbefehl sei schon deshalb ungesetzlich, weil die Worte „auf Grund der geltenden Betriebsordnung" keine rechtmäßige Bezeichnung des angewendeten Gesetzes enthalte.

Prüfungswesen.

Baden. Fragen aus der Assistenten-Prüfung. I. Abtheilung. (Vergl. Nr. 50 des vorigen Jahrganges.)

C. Eisenbahnfahrdienst sammt Signalwesen.

1. Frage. Was versteht man unter Fahren in Stationsabstand, und worin besteht das Zugmeldeverfahren?
2. Frage. Welches Verfahren ist bei Störungen der Telegraphenleitungen bezüglich des Fahrens in Stationsabstand vorgeschrieben?
3. Frage. Welche Vorschriften sind hinsichtlich der „Vertheilung der Bremsen" im Zug gegeben?
4. Frage. Welche Bestimmungen bestehen hinsichtlich des außerfahrplanmäßigen Anhaltens der Züge?
5. Frage. Welches Verfahren ist bei Verlegung von Zugsüberholungen einzuhalten?
6. Frage. Welche Signale werden mittels des elektrischen Läutewerkes gegeben?

D. Personen- und Gepäckabfertigungsdienst.

1. Frage. Welche Vorschriften bestehen über das Aushängen von Fahrplänen und Personen- und Gepäcktarifen auf den Stationen? Von wem, mit welchen Angaben und in welcher Ordnung sind diese Tarife aufzustellen?
2. Frage. Welchen Zweck haben die Blankokarten, und in welchen Fällen und Verkehren finden sie Anwendung? Welcherlei Formulare bestehen? Wie sind diese beschaffen, und wie hat die Ausfertigung zu erfolgen?
3. Frage. Wie findet die Abfertigung von Sonderzügen statt, und was ist zu thun, wenn unterwegs eine Aenderung in der Zusammensetzung des Zuges eintritt?
4. Frage. Wie findet die Abfertigung und Frankirung der Expreßgut-Sendungen statt? Dabei sind die vorgeschriebenen Formulare näher zu beschreiben. Welche Vorschriften bestehen in Bezug auf die Auslieferung von Expreßgütern an die Adressaten (Zugführung, Benachrichtigung, Selbstabholung) und die zu erhebenden Empfangsbescheinigungen?

Post- und Telegraphenwesen.

Zwischen den Telephonanstalten Stuttgart und Nürnberg ist eine Verbindungsanlage hergestellt worden, durch welche der telephonische Verkehr zwischen sämmtlichen württembergischen Telephonanstalten und den bayerischen Telephonanstalten Nürnberg, Fürth, Amberg, Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Erlangen, Lauf, Regensburg, Roth, Schwabach, Wendelstein, Würzburg, sowie vorläufig zwischen Stuttgart einerseits und Aschaffenburg, Bad Kissingen, Helmbrechts, Hof, Kitzingen, Kulmbach, Münchberg und Schweinfurt andererseits zugelassen. Die Sprechgebühr für fünf Minuten beträgt eine Mark. Bei der Reichspost währt die Sprechzeit nur drei Minuten.

Personalnachrichten.*)

Am 1. ds. Mts. feierte in voller geistiger und körperlicher Frische Herr Bahnhofs-Inspektor Vogel zu Oberneukirch das Jubiläum seiner 30jährigen Beamtenlaufbahn. Der Jubilar wurde am 1. März 1866 als Beamter bei der vormaligen Kgl. Sächsischen Staatseisenbahn-Direktion zu Leipzig angestellt. Möge es ihm vergönnt sein, noch viele Jahre seinem Dienste in gleicher Rüstigkeit wie bisher obzuliegen.

Mit dem 1. April ds. Js. tritt der Königl. Stations-Vorsteher in Zehlendorf, Herr Albert Suplie, in den wohlverdienten Ruhestand. Herr Suplie, am 29. September 1839 zu Potsdam geboren, trat, nachdem er seiner Militärpflicht beim 1. Garde-Regiment zu Fuß in Potsdam Genüge geleistet, im Jahre 1862 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ein und ist seit dem 1. Oktober 1881 Stations-Vorsteher 2. Klasse. Mit größter Gewissenhaftigkeit und Umsicht versah Herr Suplie die Geschäfte des Stations-Vorstehers lange Jahre hindurch auf der Hofstation Wildpark. In Anerkennung seiner treu geleisteten Dienste wurde ihm der Kgl. Kronen-Orden 4. Kl. verliehen. Im Jahre 1892 wurde Herr Suplie als Vorsteher nach Zehlendorf berufen. Leider ließ es der Gesundheitszustand des im Dienste ergrauten und verdienstvollen Beamten nicht zu, hier längere Zeit die Geschäfte eines Stations-Vorstehers zu versehen; sein Ausscheiden aus dem Dienst ist daher nur hierauf zurückzuführen. — Seinen ihm unterstellten Beamten war er ein strenger, aber stets gerechter Vorgesetzter, seine Untergebenen sehen ihn ungern scheiden und werden ihm ein gutes Andenken bewahren. Möge dem Scheidenden noch ein froher Lebensabend vergönnt sein. Als Nachfolger ist Herr Stations-Vorsteher Erdmann von Groß-Lichterfelde (Anhalter Bahn) bestimmt.

*) Wir ersuchen wiederholt und für alle künftigen Fälle die geehrten Leser um gefl. Nachrichten über verdiente Eisenbahner aller Rangklassen, sei es bei Gelegenheit des Ausscheidens, des Todes oder bei Jubiläen. D. Schriftl.

Vermischtes.

Zwei schwere Unfälle, die fünf Streckenarbeitern das Leben kosteten, haben sich auf oberschlesischen Bahnen am 14. März zugetragen. Abends nach 6 Uhr hatten drei Streckenarbeiter von Bahnhof Leschnitz aus den Heimweg angetreten. Da ihnen der Gütereilzug nach Oppeln entgegenfuhr, traten sie auf das Nachbargleis, auf dem der Schnellzug nach Ratibor heranbrauste, und wurden alle drei in Stücke zermalmt. An demselben Abend wurde der Bahnmeisterrollwagen, auf dem zwei Streckenarbeiter abfahren wollten, von dem Zuge von Lublinitz nach Herby überfahren und beide getödtet. Die Arbeiter hatten schon $1^1/_2$ Stunde früher abfahren sollen.

Aus Dänemark. Auf den dänischen Eisenbahnen werden Fahrkarten von 14tägiger Dauer verkauft, mit denen man auf denselben so viel reisen kann wie es Einem beliebt. Der Preis für eine derartige Fahrkarte ist 20 Kronen (etwa $22^1/_2$ Mk.)

Ich aber langte hastig nach der Mappe, um nach den Begleitpapieren zu suchen. Der freundliche Oberschaffner mußte mich jedoch unterstützen — meine zitternden Hände schlugen wie im Wirbel.

Jetzt überreichte er mir den Leichenpaß, ein schneller Blick — — und ich hatte gefunden, was ich suchte!

Vor meinen verschwommenen Blicken tanzten die Worte: „Die am .... ten .... 18.... zu M.....d verstorbene 18jährige Anna Magdalena V....x aus St....n.

— — — — — —

Der Schnellzug hatte längst wieder die Bahnhofshalle verlassen, es verging Minute um Minute, und noch immer stand ich, in tiefes Sinnen versunken, auf dem Fleck, vor welchem im Wagen meine todte Reisegefährtin gelegen. „O, wie glücklich — wie unsagbar glücklich werde ich sein, wenn ich ein todtes Menschenkind bin!" Mir erklangen ihre Worte, der Erguß eines sterbenskranken Herzens, wie ein Engelsgesang: sie war jetzt glücklich — unsagbar glücklich! Wie wohl wird ihr erst sein an der Seite ihres „lieben Mütterchens!"

Vermischtes.

Die verkannte Wagendeichsel. Kamen da kürzlich zwei Schwarzwaldbauern nach der schwäbischen Residenz. Als sie aus dem Bahnhofgebäude heraustraten, betrachteten sie staunend die elektrischen Straßenbahnwagen auf der nahen Zentralhaltestelle. „Guck au do na," sagte plötzlich der Eine, „jetzt machet dia narrete Schtuagerter d' Wagadeichsel oba na." Sprachs und verschwand mit seinem Kollegen in der nächsten Restauration, um sich von seinem Schrecken zu erholen.

Der Affe auf der Bahnstrecke. Eine sonderbar komische Ueberraschung haben nach den „Dresdner Nachrichten" Lokomotivführer und Heizer eines von Zittau nach Warnsdorf fahrenden Zuges gehabt. Unweit einer Ziegelei bemerkten sie plötzlich einen schwarzen Thierkörper, der sich ungeniert zwischen den Schienen bewegte. Man glaubte Anfangs einen Hund vor sich zu haben, doch wie groß war das Staunen der beiden Männer, als sie schließlich ein echtes Affengesicht angrinste und kurz vor der Maschine ein Affe gemächlich über die Schienen und den Bahndamm hinab nach Pethau zu spazierte! — Sollte das merkwürdige Thier nicht gar ein verspäteter Faschingsaffe gewesen sein, der auf der Suche nach seinem ehemaligen Besitzer war?

Etwas von der Kollegialität. Vor mehreren Jahren auf einer kleinen Station domizilirt, woselbst ein Stationsaufseher und ich als Stationsdiätar wechselweise den Dienst verrichteten, theilte mir eines Tages der Oberförster X folgendes Gespräch, welches sich zwischen ihm und dem Stationsaufseher abgewickelt hatte, mit. — Oberförster: „Nun, Herr Vorsteher, wollen Sie jetzt erst zum Dienst? Ihr Kollege ist schon vor 6 Uhr hingegangen." — Stationsaufseher: „Mein Kollege! Wen meinen Sie denn? — Oberförster: „Nun, den Stationsdiätar N." — Stationsaufseher: „Das ist doch nicht mein Kollege! Da ist wohl der Hilfsförster auch Ihr Kollege?" — „Allerdings, ist das mein Kollege!" antwortete hierauf der Oberförster und ließ den Herrn Exkollegen mit rothem Kopfe seines Wegs weiter wandern. H.

Digitized by Google

in 3. und 30 Kronen in 2. Klasse. Für diese Summe kann man Jütland, Seeland und die anderen dänischen Inseln, also ganz Dänemark, von einem Ende zum andern während der 14 Tage ununterbrochen durchreisen, wobei zu erwähnen ist, daß zum Betriebsmaterial der dänischen Bahnen auch die Dampf-Fähren gehören, die den Verkehr über die dänischen Wasserstraßen vermitteln. Diese 14tägigen Fahrkarten finden einen außerordentlichen Absatz, und sind eine der Ursachen der großen Zunahme des Verkehrs auf den dänischen Bahnen. Sie haben nicht wenig dazu beigetragen, daß sich Dänemark, namentlich im Sommer, eines so großartigen Reiseverkehrs zu erfreuen hat.

Am Fahrkartenschalter. Bauernfrau (mit einem ungefähr 8 Jahre alten Mädchen an den Schalter tretend): Muß ich denn für die ooch bezahle? — Beamter: Allerdings, den halben Fahrpreis. — Bauernfrau: Nanu, ich denke fufzig Pfund hat mer frei! Die wiegt doch noch keene fufzig Pfund! H.

Frühlingsahnung.

Trostlied eines preußischen Eisenbahners.

(Nachdruck nicht gestattet.)

Wie regt sich's draußen in Wald und Flur!
Die Matten wollen schon grünen;
Der Vöglein Schaaren, sie kehren heim,
Den Junker Lenz zu bedienen.

Die Gräser schießen, der Strauch schlägt aus,
Es ist gefährlich zu nahen;
Die Knospe öffnet der Sonne sich,
Den goldnen Strahl zu empfahen.

Und macht Herr März auch ein bös' Gesicht
In reaktionärer Regung,
Er hemmt das Drängen und Treiben nicht,
Die Welt will Vorwärtsbewegung.

Mein Port'monnaie nur ist öd' und kahl,
Der leere Kasten geschlossen;
Ein Vierteljahr ist es, ach, schon her,
Seit gold'ner Regen geflossen.

Das war ein Sprühregen leider nur,
Es folgten Noth dann und Sorge,
Des Lebens Hitze verdampfte ihn;
Jetzt such' ich, wer mir was borge.

Am Dönhofsplatze ist man jetzt dran,
Den Bahnetat zu berathen,
Und Eugen regt bei Herrn Thielen an:
„O schick' nach Worten auch Thaten!"

Und macht Herr Miquel ein ernst Gesicht,
Als fordre streng er dein Leben,
Du Bahnerherze, o, sei nicht bang:
Es muß doch Zulage geben. C. Ed.

Briefkasten.

J. H. in Br. Die Scherzfrage, welches die längste deutsche Eisenbahnstrecke sei? und die Antwort: die Altenburg-Zeitzer, denn sie geht von A bis Z, hat schon vor Jahren in unserem Blatte gestanden, sei aber für solche, denen sie neu ist, hier noch einmal wiederholt, besonders da die Bahn seit ihrer Verstaatlichung nicht mehr als selbständige Bahn besteht und sie sich anderer Berühmtheit nicht zu erfreuen hatte. Die sonstigen kleinen Beiträge finden an anderer Stelle Aufnahme. — Besten Dank und Gruß! — **M. L., Dr.** Desgl. Das Gedicht möchten wir, Ihr Einverständniß vorausgesetzt, in den Flügelrad-Kalender aufnehmen. Ueber die Veranlassung zu demselben hörten wir gern Näheres. Der betr. Artikel ist uns willkommen, gute Unterlagen müssen wir allerdings voraussetzen. — **H. in —g.** Das von Ihnen erwähnte Beispiel ist ganz zutreffend: Kaiser Franz Joseph II. von Oesterreich sagte zur Wiener Aristokratie, als sie ihrem Mißmuthe über den dem Publikum erlaubten Besuch der Prateranlagen Luft machte, daß er nicht die Kapuzinergruft verlassen dürfte, wenn er unter seines Gleichen sein wolle. Wir brauchen aber gar nicht so weit zu gehen. Auch unser Kaiser Wilhelm II. hat in letzter Zeit wiederholt mit eindringlichen Worten zur Einigkeit ermahnt. Daß hierzu jeder Einzelne nach jeder Richtung hin beitragen und ein Stück seines angeborenen Egoismus lassen müßte, ist das, was verhältnißmäßig nicht Viele vermögen. Wir werden noch oft auf dieses Thema zurückkommen müssen. Im Uebrigen ein Bravo! auf Ihre wackere Gesinnung. Lassen Sie öfter von sich hören! — **. . L. in O.** Sie haben Recht: „Ehre, dem Ehre gebührt!" Doch in der Regel nur, wenn man sich rührt, so möchten wir noch hinzufügen. Leider haben nicht Alle das Talent dazu. Verbindlichen Gruß! — **W. S. B.** Betrag richtig erhalten! Dank und Gruß! — **S. in Lpzg.** Wir wissen nicht, wo die Fechtlokomotive „Bödiker" gegenwärtig ihr Dasein fristet. In den Vereinsberichten erscheint sie schon lange nicht mehr. Es ist aber möglich, daß sie trotzdem ihren „Erwerb im Umherziehen" noch wohlbehalten weiter sucht. — **O. E. in K.** Vorläufig ist der Bedarf gedeckt. Wir kommen vielleicht darauf zurück. — **L., Straßburg.** Der erste Jahresbericht befindet sich im Druck und wird demnach baldigst zur Veröffentlichung kommen. Für die Entwickelung des Landesvereins sind nunmehr wohl alle Vorbedingungen erfüllt; wir wünschen dazu ein fröhliches Gedeihen. — **—r.— Chtz.** Ueber die Etatberathung berichten wir demnächst. Verbindlichen Gruß! —

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen** unter genauer Angabe der zuständigen Direktion

von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, für Baarzahlung auf die feststehenden Preiscourantpreise einen Rabatt von 10 %.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren-Fabrik.

Eisenbahnschule Altenberg

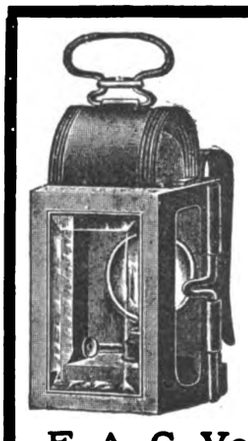
— auch für Post —

Einzige für Zwecke der Eisenbahnverwaltung den Realschulen als gleichstehend anerkannte Anstalt. — Neuer Kursus beginnt am 14. April 1896. Prospekt gratis und franko durch **Schulverwaltung** oder **Bürgermeisteramt.**

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten** 1894: 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin**, Kaiserhofstr. 2.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste** liefert die 1876 gegr. **Pianino** Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Garantirt
1893er reinen
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.
Rheinwein.

Stat.-Ass. II. Kl. einer Station der B.-O.-J. Dr.-A. würde mit Bur.-Ass. d. Hauptverw. tauschen. W. Off. A. A. 16 Exp. d. Bl. erbet.

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder

Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Bellebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Kölm.**

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Weltberühmte **Geraer** *Kleiderstoffe*

für Damen u. Herren.

Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.

Viele Anerkennungen.

Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**

auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.

Carl Sohst,

Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Spar- und Darlehnskasse

des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Leopoldstraße 1.

Spareinlagen 3 1/2 % Zinsen

Geschäfts-Antheile 3 1/2 % Zinsen und Dividende

werden jederzeit angenommen.

Die Vereins-Verwaltung.

Ch. Schirmer, Direktor.

---

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. **Karl Pilz.**

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft. Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Man verlange Probenummern.

Leipzig-Gohlis. **Robert Krause.**

Siegelmarken-Sammlung

in sächsischen Eisenb.-Siegelmarken 2c. zu kaufen gesucht. Gefl. Offerten unter **R. C. 29** an d. Exped. d. Bl. erbeten.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,

Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Ahr-Rotweine

empfehlen garant rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)

Weinbau und Weinkelterei.

Holländ. Tabak. Ein exquisites Kraut! Milde u. fast nikotinfrei! Ein 10 Pfd.-Beutel fco. acht Mk.

B. Becker in Seesen a. H.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.

Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Zu Fabrikpreisen

Teppiche

mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00 — 100 Mk.

Gardinen

Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00 — 20,00 Mk.

Möbel-Stoffe

Coupons von 2 — 12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00 — 10,00 Mk.

Muster gratis und franco.

Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.

Illustr. Pracht-Katalog mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.

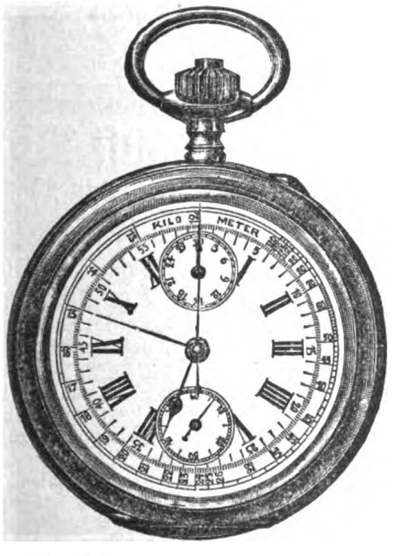
Teppich- und Gardinen-Fabrik

A. Wronkow

Berlin S., Oranienstr. 162.

Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,

mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia“

in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken

in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,

nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in

Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand- und Weckeruhren!**

Silber- und Alfénide-Geräthe aller Art. — Sämmtliche **Musik- und optisches Instrumente.**

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt. Bei Bezug gegen Ziel 5%.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Fabrikation. Export.

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes **Versandhaus,**
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleisch-extracte } von Liebig, „ Kemmerich, „ Denayer, „ Koch.
Fleisch-peptone }
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin, Lysol, Desinfektionspulver, Mottenschützeru. Luftreinig., Naphtalin, Insectenpulver, Gesundheitsbinden, Verbandmittel, Windeleinlagen etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtötendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich,-Iris,-Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und **Cigarretten.**

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

M. Wolff's Nähmaschinen

Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Neu! Für nur Mk. 6.— (Fabrikpreis) versende 1 brillante, extra solid gebaute, ca. 36 cm große **Konzert-Zug-Harmonika** mit: 10 Tasten, 2 Registerzüg., 2 bopp. Bässen, vollständ. ff. Nickelbeschl. u. Zuhalter, ff. Ausstatt., starken, breiten, unzerbrechl pat. Tonzungen, schöner, voller, bopp.-chöriger Orgelmusik, gr. u. weit ausziehb. 3fach. Doppelbalg; jede Falte ist mit Stahlschutzecken versehen, wodurch Beschädigung unmögl. Wirkl. großes, aus bestem Material gearbeitetes **Pracht-Instrument** (keine sogen. Export- od. Marktwaare). Jed. Käufer erh. auch eine neue praktische Schule z. Selbsterlernen **umsonst,** wonach gleich d. schönsten Lieder, Tänze, Märsche, Choräle 2c. gespielt werden könn. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt.
O. C. F. Miether,
Hannov. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.
NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 kl. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von der Güte und Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarren-Spitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen.
Richard Berek.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen schnell und kostenfrei.
W. Wilke, Direktor.
Berlin, Kurfürstenstraße 24.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Wring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die **Exp. d. Bl.**

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl.** gestattet. Gebrauchte **Instrum.** werden in Zahlung **genommen.** Franko-Lieferung. **Kataloge** gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Inhalt: Die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Prüfungswesen. — Post- und Telegraphenwesen. — Vermischtes. — Personalnachrichten. — Feuilleton: Ihre Badereise. — Briefkasten.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 12. Leipzig, den 19. März 1896. XII. Jahrgang

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig-Gohlis, Altrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Am 5. d. Mts. hielt Herr Oberingenieur Grebel einen lehrreichen und fesselnden Vortrag über „die Telephonie", aus dem Folgendes hier mitgetheilt sei:

„Bevor ich auf das eigentliche Thema meines Vortrages übergehe, erlaube ich mir Ihnen die Entstehung und Entwickelung des Telephons in kurzen Worten zu schildern, was bei der großen Bedeutung dieses modernsten Verkehrsmittels auch für Sie von besonderem Interesse sein dürfte.

Einem Deutschen, dem Lehrer Philipp Reis zu Friedrichsdorf bei Frankfurt a. M., gebührt das Verdienst, das erste elektrische Telephon erfunden zu haben; es geschah dies im Jahre 1860. Bei diesem Telephon wurde durch eine Membrane, gegen welche gesprochen oder gesungen wurde, der Strom einer galvanischen Batterie abwechselnd geschlossen und unterbrochen. Diese Stromimpulse durchliefen auf der Empfangsstation eine Drahtspule und versetzten, einen in dieselbe eingelegten Eisenstab in tönende Schwingungen, welche denen der Membrane vollständig entsprachen, d. h. den gegen die letztere gesprochenen oder gesungenen Ton genau wiedergaben. Streng genommen ist der Gebe-Apparat des Reis'schen Telephons ein Mikrophon, auf welches ich an anderer Stelle zurückkommen werde.

Eine wesentlich verbesserte Konstruktion des Telephons stellt die von dem Amerikaner Graham Bell im Jahre 1877 gemachte Erfindung eines Magnettelephons dar. Dieses Magnettelephon, welches im vortheilhaften Gegensatz zum Reis'schen Telephon gleichzeitig als Geber und Empfänger dient, fand seiner guten Wirkung und der bequemen Handhabung wegen auch in Europa sehr rasche Verbreitung, und es dürfte wohl Niemand unter Ihnen sein, der sich nicht mehr der kleinen hölzernen Telephone erinnerte, welche Ende der siebziger Jahre aller Orten auftauchten.

Nachdem aber die Wichtigkeit des Telephons für den allgemeinen Verkehr auch von der Regierung des Deutschen Reiches erkannt war, genügte bald das einfache Bell-Telephon nicht mehr den Anforderungen und das der Firma Siemens & Halske im Jahre 1878 patentirte Telephon kam in großartigstem Maaße in Aufnahme, was durch die Thatsache bestätigt wird, daß bis Frühjahr 1895 allein von der genannten Firma an 300000 Stück dieser Telephone hergestellt worden sind.

Da in neuerer Zeit fast ausnahmslos das Telephon nur noch in Verbindung mit Mikrophon angewendet wird, will ich dies letztere etwas näher beschreiben. Das Mikrophon enthält analog dem Telephon eine Membrane, welche, durch äußere Geräusche erregt, mittelst zwei oder mehrerer Kontaktstücke abwechselnd, wie beim Reis'schen Geber, den Strom einer Batterie schließt und unterbricht bezw. den elektrischen Widerstand im Stromkreis vergrößert oder verringert. Diese Stromimpulse- bezw. Schwankungen werden entweder direkt oder mittelst einer Induktionsspule auf das empfangende Telephon übertragen.

Die ursprüngliche Form des Mikrophons, wenn wir von der Erfindung Reis' absehen, wurde durch Professor Hughes geschaffen, welcher eine leicht bewegliche Kohlenwalze, die zwischen 2 an einer dünnen Tannenholzplatte befestigten Kohlenstücken gelagert war, benutzte. Beide Kohlenstücke waren mit den Polen einer Batterie verbunden. Da leicht ein Verbrennen an den Uebergangspunkten stattfindet, wenn die Kontaktflächen zu klein sind, so wendet man zweckmäßig Mikrophone mit Kontaktvermittelung durch Kohlengries oder solche mit großen Flächen, z. B. das Dreikegelmikrophon an.

Im Eisenbahnbetrieb fand das Telephon anfänglich nur eine geringe Anwendung, meist nur in den Verwaltungsgebäuden als internes Verkehrsmittel. Für dienstliche Meldungen, die bisher der Telegraph übermittelte, wurde der Fernsprecher zuerst von einigen Privatbahnen mit gutem Erfolge angewendet. Ich nenne z. B. die Flensburg-Kappelner Kreiseisenbahn, für welche meine Firma im Jahre 1884 die Apparate lieferte. Der Betrieb erfolgte mittelst Ruhestromes ohne Anwendung von Mikrophonen. Diese Einrichtung funktionirte meines Wissens noch im Jahre 1895, doch ist sie in letzter Zeit in eine Anlage mit Mikrophon und Induktionsstrombetrieb umgebaut worden.

Auch die Kgl. Eisenbahn-Telegraphen-Inspektion Berlin hat seit einer langen Reihe von Jahren auf ihren Läutelinien den Fernsprecher in Benutzung. Die Kgl. Eisenbahn-Telegraphen-Inspektion Hannover wendet Fernsprecher auf den vereinigten Läutesignal- und Zugmeldeleitungen an. Hierbei erfolgt der Anruf der Station von dem Wärterposten nur durch Unterbrechen des Ruhestromes, wodurch entweder auf dem Morseapparat oder auf dem Wecker das Rufzeichen empfangen wird. Der Wärterposten wird mittelst Wechselstromklingel, welche durch einen auf der Station befindlichen Induktor bethätigt wird, signalisirt. Um eine Veränderung des Leitungswiderstandes in der Ruhestromleitung zu vermeiden, ist die Anordnung so gewählt, daß die Fernsprecher konstant in der Leitung verbleiben, also nicht ausgeschaltet werden. Ferner sind die Elektromagnetspulen der Läutewerke, welche der ihnen eigenen hohen Selbstinduktion wegen eine große Dämpfung der Sprache bewirken, durch entsprechende Nebenschlußwiderstände überbrückt, welche von den Telephonströmen ohne merkliche Schwächung passirt werden können.

Gegenwärtig ist wohl bei allen deutschen Bahnen der Fernsprecher in ausgedehntester Benutzung und meist sind es Apparate mit Induktionsstrombetrieb, weil hierbei die Anschaffung und Unterhaltung der Batterie, abgesehen von den wenigen Elementen für den Betrieb der Mikrophone, in Fortfall kommen. Eine Einrichtung, welche nicht nur stationär, sondern auch von der freien Strecke aus, ohne umfangreiche Vorkehrungen treffen zu müssen, zum Telephoniren dient, führte der Herr Vortragende im Betriebe vor. Als Leitung kann eine beliebige Telegraphen- 2c. Leitung benutzt werden. Bei Konstruktion der erforderlichen Apparate mußte vor Allem berücksichtigt werden, daß der auf der zu benutzenden Leitung herrschende Telegraphenbetrieb unter keinen Umständen gestört werden dürfte. Um dies zu erreichen, schalten wir zwischen Leitung und Erde den Fernsprecher unter Benutzung eines Induktoriums ein, dessen Isolationswiderstand derartig hoch ist, daß eine Ableitung der Telegraphirströme zur Erde ausgeschlossen ist. Der Anruf erfolgt durch eine Reihe schnell aufeinander folgender Stromimpulse, welche, durch einen Wagner'schen Hammer hervorgebracht, mit Hilfe des Induktoriums auf die Leitung übertragen werden. Wie schon gesagt, beeinflussen diese Ströme den Telegraphen-Apparat nicht, wohl aber die bedeutend empfindlicheren Fernsprecher, in welchen ein kräftiger gut vernehmbarer Ton erzeugt wird. Die durch das Arbeiten der Telegraphen-Apparate auftretenden Induktionsströme sind wohl im Fernsprecher vernehmbar, üben aber einen störenden Einfluß auf die telephonische Verständigung nicht aus.

Zum Schluß möchte ich noch eine der neuesten Blitzschutzvorrichtungen vorführen; es ist dies ein Luftleerblitzableiter. In einem evacuirten, d. h. fast luftleeren Glascylinder befinden sich in minimalem Abstande von einander drei Kohleplatten, deren Innenseiten mit einer Anzahl rechtwinklich zu einander stehenden Riefen versehen sind, ähnlich dem bekannten Plattenblitzableiter. Die Thatsache, daß der elektrische Funke in einem luftverdünnten Raume von einem Pole zum andern leichter übergeht, als in der Atmosphäre selbst, erklärt, daß dem Luftleerblitzableiter eine große Empfindlichkeit innewohnt und wird deshalb derselbe zweckmäßig zur Erhöhung des Schutzes gegen atmosphärische Entladungen mit dem Plattenblitzableiter zusammen angewendet." Dem Herrn Vortragenden sei nochmals hierdurch herzlich gedankt.

Der zum 25. Februar festgesetzte Vortrag: „Die Röntgen-Strahlen" mußte ausfallen, da der Referent, Herr Dr. Schmidt, im letzten Augenblick anderweitig verhindert war. Der Vortrag findet etwas später statt. Hierfür trat sofort die General-Ver-

Digitized by Google

sammlung in die Tagesordnung. Der Vorsitzende, Herr Stations-Assistent Scharr, trug das Ergebniß des diesjährigen Kaiserkommerses vor. An Einnahmen waren 367,75 Mk., an Ausgaben 817,96 Mk. zu verzeichnen. Zur Deckung des Defizits beschloß die General-Versammlung, Sammellisten zur Zeichnung freiwilliger Beiträge herumzusenden. Das Vereinsorgan hat hierzu einen Beitrag von 40 Mk. zur Verfügung gestellt. Der bisherige stellvertretende Vorsitzende, Herr Stations-Assistent Reichert-Berlin, hat um Ablösung von diesem Amte gebeten, da er als Stations-Verwalter nach Seegefeld versetzt ist und wegen örtlicher Entfernung seine Pflichten nicht wie erforderlich erfüllen könnte. An seiner Stelle wurde der Herr Stations-Verwalter Bethke — Bahnhof Gr. Görschenstraße — einstimmig zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Für den in Folge Krankheit zurücktretenden Beisitzer Herrn Zugführer L. Voigt — Lehrter Bahnhof — wurde Herr Zugführer Gnädig — Schlesischer Bahnhof — zum Beisitzer gewählt. Der bisherige 1. Schriftführer Herr Stations-Assistent Degenhardt-Pankow hatte um Ablösung von seinem Posten gebeten, da er wegen räumlicher Entfernung und dienstlicher Verhältnisse dem Vereine nicht so nutzbar sein könnte, als er gerne möchte. Die Gründe wurden als stichhaltig anerkannt und wurde Herr Stations-Assistent Fracke-Berlin als 1. Schriftführer und Herr Stations-Assistent Fuhrmann als 2. Schriftführer gewählt. Der Bezirk Berlin-Stettiner Bahnhof wurde dem Bezirk Pankow — Vertreter Stations-Assistent Degenhardt — ab 1. April 1896 einverleibt, da Herr Stations-Assistent Ullbrich wegen dienstlicher Behinderung um Ablösung von seinem Amte gebeten hatte. Der Verbandstag Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine wurde einer eingehenden Besprechung und Berathung unterzogen. Der einstimmige Wunsch ging dahin, denselben nicht im September, sondern im Juli oder August abzuhalten, da lokale Gründe den Monat September als ungeeignet erscheinen ließen. Die an die General-Versammlung des Hauptvereins gerichteten Anträge werden später den Mitgliedern, welche zur General-Versammlung des Ortsbezirks nicht erscheinen konnten, mitgetheilt. Ein Wintervergnügen wird in diesem Jahre nicht abgehalten.

30. Bezirk (Magdeburg).

In der Versammlung vom 8. März hielt Herr Pastor Dr. Wolff einen Vortrag, den er „Kreuz- und Querfahrt im Süden Europas" überschrieben hatte. In der ihm eigenen, vorzüglichen, an geeigneter Stelle auch durch Humor gewürzten Redeweise zeigte der Vortragende sich als feiner Beobachter. Dem Zuhörerkreise entsprechend, wurden hauptsächlich die verschiedenen Verkehrsmittel, namentlich die Einrichtungen der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern berücksichtigt. Eingehende Schilderung erfuhr auch das Leben in Aix-les-bains und im Kloster La grande chartereuse. Lebhafter Beifall und der Dank des Vorsitzenden bekundeten, wie sehr Redner die Zuhörer bis zum letzten Augenblicke zu fesseln gewußt hatte trotz der über 1 stündigen Dauer des Vortrages. Darauf sprach der Vorsitzende über die Opfer des Eisenbahnberufes, die in Ausübung ihres Dienstes Verunglückten und nahm auf einen der vor Kurzem vorgekommenen Unfälle Bezug. Hierbei erläuterte er den von der Vereins-Verwaltung getroffenen Abschluß mit einer Unfall-Versicherungs-Gesellschaft, die die Versicherung der Mitglieder zu ganz bedeutend ermäßigten Prämien übernehme. — Schließlich fordert der Vorsitzende zu recht zahlreichem Besuche der am 19. April in Hannover stattfindenden General-Versammlung auf. Eine möglichst große Betheiligung sei in diesem Jahre um so mehr erforderlich, als nach den z. Z. bestehenden Satzungsbestimmungen nur die in der General-Versammlung persönlich anwesenden Mitglieder stimmberechtigt seien, während die ungeheure Menge der am Erscheinen Behinderten rechtlos sei. Eine, die Rechte der vielen nicht in Hannover und nächster Umgebung wohnhaften Mitglieder besser wahrende Abstimmungsweise werde in dieser General-Versammlung berathen und beschlossen werden. Deshalb zum 19. April alle Mann, die nur irgend erscheinen können, auf nach Hannover! Nach Schluß der Versammlung blieb noch eine große Zahl Mitglieder im engeren Kreise vereint in lebhaftem Meinungsaustausche über den zuerst erwähnten Vortrag und die daraus hervorgegangenen Anregungen, immer wieder dem Vortragenden Anerkennung und Dank zollend. — Die nächste Versammlung findet Charfreitag, d. 3. April, Nachm. 3 Uhr, in der goldenen Krone statt. Herr Betriebssekretär Kuhbaus wird über die Gotthardbahn sprechen, seinen Vortrag durch Modell, Karten und Photographien erläuternd.

Bezirk Braunschweig.

Die am 14. d. Mts. im Hotel „Preußischer Hof" stattgefundene Versammlung wurde vom Vorsitzenden um 9½ Uhr eröffnet und zunächst Punkt 1 der Tagesordnung: Antrag Grundmann, betr. Satzungsänderungen, bekannt gegeben. Da jedoch in der nächsten Hauptversammlung eine durchgehende Prüfung der Satzungen geplant ist, wurde über den Antrag eine Abstimmung nicht vorgenommen. Hierauf wurden die geplanten Satzungsänderungen zur Kenntniß der Versammlung gebracht und einer Besprechung unterzogen. — Punkt 2 der Tagesordnung: Abstimmung über den bereits in voriger Versammlung bekannt gegebenen Antrag Hornbogen. Der Antrag wurde mit großer Stimmenmehrheit (es stimmten $^9/_{10}$ der Anwesenden dafür) zum Beschluß erhoben. — Punkt 3: Antrag Hornbogen, betreffend Gewährung einer Unterstützung an die in Noth gerathene Witwe eines verstorbenen Eisenbahnbeamten, welcher dem Verein nicht angehörte, wurde abgelehnt, jedoch beschlossen, innerhalb des Ortsvereins unter den 170 Mitgliedern eine Sammlung zu veranstalten. — Bei Punkt 4: Jahres-Hauptversammlung und Feier des Geburtstages Sr. Kgl. Hoh. des Prinzen Albrecht, wurde beschlossen, diese Versammlung Sonntag, den 10. cr. Nachmittag 4 Uhr im Saale des Preußischen Hofes einzuberufen und dieser an demselben Tage in demselben Saale von Abends 8 Uhr ab einen Bierkommers folgen zu lassen. Die Kollegen Eckhardt und Löhr wurden mit den zum Kommers erforderlichen Arbeiten betraut. — Als 5. Punkt der Tagesordnung erfolgte die Wahl von 2 Delegirten zur Generalversammlung des Hauptvereins. Es wurden die Kollegen Hornbogen und Eckhardt und falls dieselben behindert sein sollten, die Kollegen Meyer 13 und Klemme einstimmig gewählt und jedem Delegirten aus der Kasse des Ortsvereins ein Reisezuschuß von 5 Mark bewilligt. Zum Schluß gelangte noch der Antrag Meyer „Festlegung der Versammlungsabende" zur Abstimmung und wurde einstimmig beschlossen, die Versammlungen von jetzt ab an jedem 2. Sonnabend im Monat Abends 9 Uhr stattfinden zu lassen.

Bezirk Bremen.

In der Versammlung am Sonntag, den 8. d. Mts. wurde über eine Sterbebeihilfskasse für die Mitglieder des Ortsbezirks berathen und sodann eine Kommission zur Ausarbeitung des Statuten-Entwurfs gewählt. Zur Generalversammlung in Hannover am 19. April d. J. wurden außer dem Vorsitzenden Herrn Martin die Herren Rötger und Meidt als Delegirte ernannt. Dann wurde über die Dienstjubiläumsfeier von Vereinsmitgliedern berathen und in Rücksicht darauf, daß in den nächsten Jahren viele Mitglieder dieses würdige Fest begehen werden, beschlossen, dieses Fest seitens des Vereins zu feiern und aus der Vereinskasse die Summe von je 25 bis 30 Mk. für ein Geschenk zu bewilligen; jedoch müssen die nach dem 1. April d. J. Eintretenden 3 Jahre Mitglied gewesen sein, bevor sie Anrecht auf ein Geschenk haben. Alsdann theilte Herr Suhling mit, daß er bereits im Besitze von 250 Mk. für Beschaffung einer Vereinsfahne sei. Diese Summe reiche zwar kaum zur Hälfte aus, jedoch hoffe er, daß er in kürzester Zeit einen genügenden Betrag zusammen haben werde und bat um die Ernennung einer Kommission, welche alsdann das Weitere in die Hand nehme. Die Kommission wurde gewählt. Ferner wurde noch über die Theilnahme an der Beerdigung verstorbener Mitglieder, bezw. deren Familienangehöriger, sowie über eine Kranzspende berathen, dieser Punkt wegen der vorgerückten Zeit aber bis zur Versammlung am 5. Apr. vertagt.

I. H. S.

Bezirk Halberstadt.

Am 15. d. Mts. fand hier im Vereinslokale „Ufermanns Restaurant" punkt 3½ Uhr unsere Vereinsversammlung statt, welche sehr gut, namentlich von auswärtigen Kollegen, besucht war. Nachdem der Vorsitzende die Versammlung eröffnet und den Anwesenden die Mittheilung gemacht, daß der Herr Eisenbahn-Direktor Mackensen aus Magdeburg herüber gekommen sei, seinen angekündigten Vortrag zu halten, wurde dieser hohe Vorgesetzte zunächst dadurch geehrt, daß die Anwesenden sich von ihren Sitzen erhoben. — Ein kräftiges Hoch wurde auf Se. Majestät ausgebracht, und begann nunmehr der großartig schöne Vortrag über die Kriegserlebnisse im Feldzuge 1870/71, welche der Herr Vortragende selbst durchgemacht hatte. — Der Vortrag dauerte gegen zwei Stunden und hat nicht nur jeden Anwesenden auf das Höchste befriedigt, sondern es hat auch ein Jeder einen äußerst angenehmen Eindruck von der persönlichen Liebenswürdigkeit des Vortragenden empfangen. — Im Weiteren wurde noch beschlossen, am 12. April wieder eine Versammlung abzuhalten und hierzu den lieben Kollegen Scharr aus Berlin einzuladen, welcher uns dann seinen schon früher angekündigten Vortrag über die Entwickelung der Eisenbahnen halten wird. Da sich an diesen Vortrag ein Tanzkränzchen anschließen soll, so werden die verehrten Mitglieder schon jetzt zu recht reger Theilnahme hierdurch ergebenst eingeladen. Von Ober-

Digitized by Google

beamten waren zu dem schönen Vortrage noch die Herren Regierungs- und Bauräthe Schunk und Rimrott und der Herr Bau- und Betriebsinspektor Lunt erschienen. Der Bezirk Goslar und Oschersleben war ebenfalls vertreten, und der Bezirk Magdeburg hatte ein Begrüßungsschreiben gesandt. — Besonderen Dank brachte auch noch Kollege Lange-Quedlinburg dem Herrn Vortragenden dar, worauf dieser nochmals Se. Majestät hoch leben ließ. Erst die letzten Züge führten die Kollegen fort, so lange blieb Alles fröhlich beisammen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.
Bezirk Leipzig.

Die 10. ordentliche Hauptversammlung des Bezirks-Vereins Leipzig fand am 15. d. Mts. im Hotel „Stadt Nürnberg" statt. Der Vorsitzende, Herr Magazinverwalter Möbius, eröffnete dieselbe 3 Uhr 40 Minuten mit der Erstattung des Jahresberichtes. Aus diesem ging hervor, daß der Leipziger Bezirksverein sich erfreulich weiter entwickelt. Es sind neue aufblühende Ortsgruppen in Wurzen, Großbothen und Gera entstanden, von denen zu erwarten steht, daß sie ebenso, wie die übrigen Ortsgruppen, deren Leitern besonderer Dank für ihre ersprießliche Thätigkeit gebührt, sich kräftig weiterentfalten werden. — Beifällig wurde die Mittheilung aufgenommen, daß, um die Werthschätzung der Mitglieder unter sich zu fördern und „um unserem Vereinsleben einen festeren Grund zu schaffen und namentlich auch den jüngeren Mitgliedern ein Heim zu schaffen, in dem sie nach des Tages Arbeit sich gemeinsam zu gutem Thun und zu edler Fortbildung vereinigen können", geplant sei, in Leipzig ein Eisenbahner-Kasino zu errichten. — Ferner wurde mitgetheilt, daß der Bezirksvorstand seine Genehmigung zum Beitritt des Landesvereins zum Verband Deutscher Beamtenvereine mit dem Sitz in Berlin gegeben hat, und hierbei bemerkt, daß es sich bei diesem Verbande mehr um Erfolge in allgemeinen Fragen des Beamtenstandes handeln könne. — Wegen Errichtung einer Kautions- und Bürgschaftskasse, die der Sächsische Landesverein nach schweizerischem Muster einzurichten anstrebt, schweben im Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine Verhandlungen. Durch diese Einrichtung würden Einzelkautionen in Wegfall kommen, doch ist es bis jetzt noch fraglich, ob unsere Verwaltungen darauf eingehen werden. — Der allgemeinen Unterstützungskasse unseres Landesvereins soll in diesem Jahre als Jubiläumsbeitrag eine außerordentlich hohe Summe, wiederum aus Mitteln der Landeskasse zugeführt werden. Zudem ist in den letzten Tagen die Errichtung eines Stipendienfonds mit reichlichen, jährlich bestimmten Mitteln beschlossen worden. Durch den Fonds sollen begabte Söhne unbemittelter Mitglieder beim Besuch höherer, humanistischer und Fachschulen unterstützt werden. — Im Weiteren berichtete Herr Möbius über den Verlauf des 5. Verbandstages in Wien, an welchem 20 Leipziger Mitglieder theilgenommen haben, und gedachte mit warmen Worten des Dankes und der Anerkennung des Entgegenkommens der österreichischen Eisenbahn-Direktionen. — Auch in der Pflege patriotischer Aufgaben ist unser Bezirksverein lebhaft betheiligt gewesen und zwar hat derselbe a) dem Deutschen Patriotenbund zur Errichtuung eines Völkerschlacht-Denkmals bei Leipzig einen wiederholten Beitrag geleistet; b) einer Aufforderung des Leipziger Bürgerausschusses zur Betheiligung an einer Fahrt und Huldigung des Fürsten Bismarck in Friedrichsruh durch Abordnung einer Deputation seitens des Leipziger Bezirksvereins sich angeschlossen; c) an der 25jährigen Sedanfestfeier korporativ theilgenommen; d) mit den preußischen Kollegen gemeinsam eine erhebende Jubelfeier der Begründung des Deutschen Reiches veranstaltet. — Durch alles dies hat die Vereinsleitung eine wesentliche Aufgabe ihres bedeutungsvollen Programms erfüllt und hat in anerkennenswerther Weise für die Hebung des Vereins-, wie des Standesansehens gewirkt. — Leider ist aber zu bemerken gewesen, daß ein Theil der Mitglieder seine Pflichten noch nicht voll erfüllt und seinen eigensten Interessen noch zu wenig Aufmerksamkeit zuwendet. So haben z. B. die Diskussions-Abende, die wirklich Gutes (namentlich für unsere Jüngeren) boten, wegen zu geringer Betheiligung wieder eingehen müssen. Mit um so wärmerem Danke sei Derjenigen gedacht, die diesen Abenden ihre freien Stunden und ihre Geistesgaben widmeten. — Daß gerade die geistigen Bestrebungen höchste Anerkennung finden, beweisen beispielsweise ein Schreiben des Kgl. Finanzministeriums, in welchem den Vereinsleitungen Lob dafür ertheilt worden ist, daß der Verein der Kgl. Sächs. Staatsbahn-Beamten sich nicht auf die Förderung des materiellen Wohls seiner Mitglieder beschränkt, sondern auch die Pflege der geistigen Interessen sich angelegen sein läßt und die fachliche Ausbildung seiner Mitglieder zu heben sucht. Das sind, hebt der Jahresbericht mit Recht hervor, so goldene Worte, die jedes Mitglied vom ältesten bis zum jüngsten allezeit eifrig beherzigen und bewahrheiten sollte. Ein Jeder ist soviel werth, als er auf sich und seinen Stand hält. Unsere flache Zeitströmung braucht Männer, deren Gesinnung mit idealem Zuge verbunden, auf praktische Thätigkeit gerichtet ist zum Segen des Einzelnen, der Familie, des deutschen Volkes und eines geordneten Staatswesens! Da dürfen die Sächsischen Staats-Eisenbahn-Beamten nicht in letzter Reihe stehen! Diese Worte sind um so beherzigenswerther, als sie den Mitgliedern von einem Manne zugerufen wurden, der zum letzten Male in seiner Eigenschaft als Vorsitzender zu ihnen sprach. Nach zehnjähriger ebenso opferfreudiger, als erfolgreicher Thätigkeit tritt Herr Magazin-Verwalter Möbius leider zurück von seinem Ehrenposten, dessen hohe Pflichten er wie kaum ein Anderer jederzeit, auch unter den schwierigsten Verhältnissen selbstlos, beharrlich und treu erfüllt hat.

Den Gefühlen über diesen bevorstehenden, schwer zu ersetzenden Verlust gab Herr Betriebs-Sekretär Kröhne in Worten herzlichen Dankes und der Anerkennung für Herrn Möbius Ausdruck, und die Versammlung ehrte denselben durch Erheben von den Sitzen. Im Anschluß hieran ermahnte Herr Möbius nochmals eindringlich zu festem Zusammenhalten und vor Allem zur Pflege eines festen lebendigen Korpsgeistes und Standesgefühls. Den darauf folgenden Kassenbericht des Herrn Bahnmeister Riedel behalten wir uns vor, an anderer Stelle wiederzugeben. Derselbe ergab im Allgemeinen ein günstiges Bild von dem Stand der Kasse, nur mußte bedauerlicherweise zugegeben werden, daß die indirekten Einnahmen aus Veranstaltungen, Waarenumsatz und Rabatt ständig im Rückgang begriffen sind. Es gilt in Zukunft diesem Uebelstande abzuhelfen, und zwar müssen die Mitglieder ihr Bestes dazu beitragen, indem sie die wirthschaftlichen Einrichtungen möglichst viel benutzen. Der Dank für die große Mühe und Umsicht bei der Kassenführung, welcher auf Antrag der Kassenrevisoren einstimmig Entlastung ertheilt ward, wurde Herrn Riedel durch Erheben von den Sitzen ausgedrückt.

Ueber den Ausfall der Vorstands-Wahlen (Punkt 4 und 5 der Tages-Ordnung) soll, da die Aemter noch nicht vertheilt sind, demnächst noch berichtet werden. —

Eine die Anwesenden außerordentlich interessirende Angelegenheit stellte Punkt 6, die Stellung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu den übrigen Verbandsvereinen, dar. Der Vorsitzende führte aus, wie er dazu gekommen sei, diesen Punkt mit auf die Tagesordnung zu setzen. Nach eingehender Erörterung wurde folgender Beschluß als Antrag für die Hauptversammlung einstimmig angenommen:

Es berührt hier eigenthümlich und entspricht durchaus nicht den thatsächlichen Verhältnissen, daß der im Jahre 1894 in den Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine aufgenommene Deutsche Rechtsschutzverein der Eisenbahn-Beamten nach wiederholter Firmenänderung sich nunmehr als Deutscher Eisenbahn-Beamtenverein bezeichnet und sich damit in eine unzutreffende Stellung zu den übrigen Deutschen Landesvereinen gebracht hat. Aus diesen und anderen Gründen wird deshalb der Antrag gestellt,

daß der Deutsche Eisenbahn-Beamtenverein künftig die allein berechtigte Firma „Preußischer Eisenbahn-Beamtenverein" annehme und führe und davon seine Zugehörigkeit zum Verbande abhängig mache.*)

Lebhafte Erörterung rief die Organfrage hervor. Im Zusammenhang hiermit wurde der Antrag einstimmig angenommen, den Mitgliederbeitrag von 30 auf 50 Pfg. monatlich zu erhöhen, so daß dann jedes Mitglied das Vereinsorgan unentgeltlich erhält. —

Der Schluß der in allen Theilen harmonisch verlaufenen Versammlung fand 8½ Uhr statt.

*) Der Raum in vorliegender Nummer gestattet uns nicht, auf die diesem Antrage vorhergegangenen Erörterungen an dieser Stelle näher einzugehen, doch soll es noch geschehen, wie ja auch nicht ausbleiben dürfte, daß die Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins baldigst Stellung zu demselben nehmen wird. D. Schriftl.

Ortsgruppe Reichenbach i. V.

Am Abend des 11. d. Mts. vereinte unsere Ortsgruppe ihre Mitglieder und deren Angehörige, sowie eine Anzahl von Gästen im Saale der „Tonhalle" zur Feier ihres 9. Stiftungsfestes. Nachdem man an der Schranke des Eintritts seine Bahnsteigkarte, die Einladung, abgegeben, erhielt man dafür das Programm in Form eines Fahrplans. Durchgeführt wurde dasselbe in der Hauptsache von der Musikkapelle des Herrn Direktor Hundhammer in bewährter Weise. Dazwischen hinein verflocht sich ein gut vorgetragenes Lied „Das Meisterstück" und eine von Mitgliedern aufgeführte einaktige

Digitized by Google

Posse „Kasernenschwänke". Für die exakte, die Zuhörer erheiternde Darstellung ernteten die Mitwirkenden wohlverdienten Beifall. Besonders bemerkt sei noch, daß der Zug, in welchen man sich versetzt denken mußte, besondere Wagenabtheile nicht enthielt, sondern daß Raucher und Nichtraucher, Männlein und Weiblein, sogar „die Post", alles in dem großen Restaurationswagen des Herrn Sonnenkalb gemüthlich untergebracht war, und in diesem Zuge soll übrigens so mancher „Zug" gethan worden sein. Nachdem die Reihe der Vorträge erschöpft war, richtete Herr Bahnhofs-Inspektor Schwager, welcher nach Chemnitz versetzt wird, Worte des Abschiedes an die Vereinsmitglieder, ihnen für ihre treue Unterstützung in seinem Wirken dankend und sie bittend, diese Anhänglichkeit auch seinem Nachfolger entgegenzubringen. — Es begann sodann der Festball mit einer Polonaise, deren Anfangs- bezw. Haltestelle durch vorschriftsmäßige Signale markirt war. Der frohe Tanz hielt die Theilnehmer dieser wohlgelungenen Feier, zu welcher auch die Nachbarstationen ihre Vertreter entsandt hatten, lange in froher Stimmung vereint; sogar der Berichterstatter mußte das Zeichen der Abfahrt überhört haben, denn er entfernte sich, um wenigstens noch einige Stunden seinen Schlafwagen benutzen zu können, plötzlich mit schnellzugähnlicher Geschwindigkeit, erreichte aber die Station ohne Entgleisung, was hoffentlich auch allen Anderen gelungen ist.

Ortsgruppe Chemnitz.

Ausflug nach Einsiedel. Wie angekündigt, fand am Sonntag, d. 8. März, Nachmittags 4 Uhr im Gasthause zum Kaiserhof zu Einsiedel eine Versammlung statt, welche von 52 Mitgliedern und Nichtmitgliedern von den Stationen der Strecke Chemnitz bis Thalheim, sowie auch von einigen jenseits Chemnitz gelegenen Stationen besucht war. Nach der Begrüßung durch den Einsiedeler Vertrauensmann hielt Herr Stations-Assistent Kind aus Siegmar einen Vortrag über „Eisenbahnprüfungen". In klarer, leicht faßlicher Weise besprach derselbe zum großen Theile unter Hinweis auf die Nützlichkeit der bezügl. literarischen Erscheinungen des Vereins, in Sonderheit der zwanglosen Hefte, das Thema. Aus Dankbarkeit für diesen Vortrag überreichte Herr Stationsassistent Timpe Namens der Einsiedeler Mitglieder Herrn Kind für dessen Gattin ein prachtvolles Bouquet. Hierauf sprach Herr Bezirksvorstand Kreyßig, Chemnitz, in trefflicher Form über die gegenwärtigen und in Aussicht stehenden (Wohlfahrts-) Einrichtungen des Vereins. Der allgemeine Beifall, den die Einsiedeler Versammlung fand, läßt hoffen, daß Fortsetzungen mit Sicherheit stattfinden werden.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Das Lokal-Komitee Dux des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamtenvereins ertheilt in Nr. 3 von „Bahn frei!" den Ausweis über die Beträge, welche für die verunglückten Bahnbediensteten in Brüx gesammelt und an diese nun vertheilt worden sind. Eingegangen sind durch Herrn Stations-Vorstand der A.-T. E. Carl Krombholz in Brüx:

Von der Station Aussig der A.-T. E.	fl.	8.—
„ „ „ Preschen „ „	„	41.—
„ „ „ Ratschitz „ „	„	27.—

Durch den Verband der D. Eisenbahnbeamten-Vereine:

Vom Badischen Vereine	Mk.	30.—	
„ Deutsch. Eisenb.-Ver., Bez. Braunschweig	„	22.—	
„ Verbands-Organ Dtsch. Verkehrsblätter	„	5.—	
„ Sächsischen Eisenbahnbeamten-Verein .	„	355.85*)	(abzügl. 50 Pfg. Porto.)
in Summa Mk.		412.85 =	fl. 243,29

Durch das Lokal-Komitee Dux wurden an den Herrn Stations-Vorstand in Brüx eingesendet:

Vom Dtsch. E.-B.-V. Hannover Mk. 60.60 =	fl.	35.75	
Von Herrn Stat.-Vorstand Glöckler in Auscha	„	2.70	
„ der Station u. dem Heizhause Dux-Liptitz	„	23,90	
„ Herrn Josef Marschalek in Bosnisch-Brod	„	9.—	
Vom Lokal-Komitee Prag des Oesterr. E.-B.-V.	„	10.60	
„ „ Floridsdorf-Jedlesee des Oesterr. E.-B.-V. . . .	„	40.70	fl. 122.65
im Ganzen			fl. 441,94

Das Komitee in Dux spricht allen edlen Spendern im Namen der Verunglückten seinen herzlichsten Dank aus. Der Betrag wurde unter 29 hilfsbedürftige Unterbeamte und Diener vertheilt.

*) In „Bahn frei!" ist diese Summe unklar ausgedrückt.

Die geehrten Vorstände der dem Verbande angehörenden Vereine werden um Mittheilung der Veränderungen in den **Begünstigungs-Abkommen** mit Bädern, Kuranstalten, Gasthäusern u. s. w. bis längstens Ende April ds. Js. ergebenst ersucht.

Chemnitz, den 11. März 1896. **Der Verbandsvorstand.**

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Zwickau.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** wird am Sonntag, den 22. März, Nachmittags pünktlich von 3 Uhr an im „Hotel Roitzsch" (Hermannstraße) abgehalten werden.

Geschäftsplan: 1. Bericht über den Stand des Bezirksvereins. 2. Erstattung des Kassenberichts. 3. Bericht der Rechnungsprüfer. 4. Ersatzwahl für 8 nach § 17 der Satzungen ausscheidende Vorstandsmitglieder. 5. Wahl von 3 Rechnungsprüfern, sowie von Stellvertretern für dieselben. 6. Wahl der Abgeordneten und deren Vertreter zur ordentlichen Abgeordnetenversammlung. 7. Aussprache über das Vereinsorgan. — Zahlreiches Erscheinen erbeten!

Zwickau, am 9. März 1896.

Der Bezirksvorstand.

J. Hammerschmidt, d. Zt. Vorsitzender. — H. Hölzel, d. Zt. Kassirer. — L. Vogel, d. Z. Schriftführer.

Bezirk Lausitz.

Der Bezirks-Vorstand besteht seit den Wahlen der letzten Bezirks-Hauptversammlung vom 8. ds. Mts. aus den Herren:

Bahnhofs-Inspektor Hüttig, Vorsitzender,
Stations-Assistent Müller, Vertreter,
„ „ Schmidt, Schriftführer,
„ „ Rudolph, Vertreter,
„ „ Schneider, Kassirer,
Betriebssekretär Richter, Vertreter,
Stations-Assistent Kaltofen, Büchereiverwalter,
Güter-Kassirer Balbig, Vertreter.

Zu Obmännern der Ortsgruppen Alt- und Neugersdorf und Görlitz sind am 1. Februar bezw. 1. März gewählt worden: die Herren Stations-Assistent Weber-Eibau und Heizhaus-Vorstand Blättermann-Görlitz.

Bautzen, am 15. März 1896.

Der Bezirksvorstand.

Hüttig, Vorsitzender. — Schmidt, Schriftführer. — Schneider, Kassirer.

Ortsgruppe Altenburg.

Nach den in der Generalversammlung vom 9. März ds. Js. vollzogenen Wahlen setzt sich die Ortsgruppenleitung aus nachgenannten Herren zusammen:

Obmann: Bureau-Assistent Meyer,
Stellvertreter: Bodenmeister Naumann,
Kassirer: Bureau-Assistent Frank,
Stellvertreter: Stations-Assistent Zirrgiebel,
Schriftführer: Bureau-Assistent Hammerschmidt,
Stellvertreter: Bureau-Assistent Stegmeyer,
Rechnungsprüfer: Stations-Assistenten Kresse und Schenk,
Ausschußmitglieder: Bahnmeister Neupert, Packer Graichen, Weichenwärter Hartmann und Schulze.

Altenburg, den 11. März 1896.

Die Ortsgruppenleitung.

Ortsgruppe Zwönitz.

Bei der am 8. ds. Mts. in Zwönitz stattgefundenen Ortsgruppenversammlung wurden folgende Herren in die Ortsgruppenleitung berufen:

Obmann: Bahnhofs-Inspektor Arnold-Zwönitz,
Obmann-Stellvertreter: Bahnhofs-Inspektor Illge-Lößnitz,
Kassirer: Aufseher Günther-Oberdorf-B.
Schriftführer: Stations-Assistent Kerner-Lößnitz.

Die Ortsgruppenleitung.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Ulm.

Die diesjährige **Jahres-Hauptversammlung** des Bezirks Ulm findet am Freitag, den 17. April ds. Js., Abends 8 Uhr im Nebenzimmer des „Deutschen Hauses" in Ulm statt. — Tagesordnung gemäß § 12 der Satzungen.

Zu zahlreichem Besuch, namentlich auch seitens der verehrl. Bezirksmitglieder, wird höfl. eingeladen.

Vorsitzender Kneher, Güterverwalter. — Schriftführer Hofmann, Eisenbahn-Assistent.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Heidelberg.

Die diesjährige ordentliche **Hauptversammlung** findet Dienstag, den 21. April, Abends 1/2 9 Uhr im Vereinslokal, „Gasthof zum Engel", statt.

Tagesordnung: 1. Entgegennahme der Jahresrechnung. 2. Feststellung des Haushaltungsplanes für das kommende Rechnungsjahr. 3. Festsetzung der zu den regelmäßigen Beiträgen zu erhebenden Zuschüsse. 4. Neuwahl des Bezirksvorstandes. 5. Wahl der Abgeordneten und deren Stellvertreter zur ordentlichen Hauptversammlung des Landesvereins. 6. Wahl von 2 Kassen- und Rechnungsrevisoren und 2 Stellvertretern für das kommende Rechnungsjahr. 7. Beschlußfassung über verschiedene Anträge. 8. Besprechung von Standesangelegenheiten.

Um pünktliches und zahlreiches Erscheinen wird ersucht.

Der Bezirksvorstand.
Zeise.

Digitized by Google

Nr. 13. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 26. März 1896. München.

Zur gefl. Beachtung!

Mit dem 31. dieses Monats schließt das I. Quartal des 12. Jahrganges unserer Deutschen Verkehrs-Blätter. Um die Auflage rechtzeitig bestimmen zu können, bitten wir, Bestellungen auf das nächste Quartal gefl. recht bald zu erneuern. Bei der Post nach dem 1. April aufgegebene Bestellungen erfordern 10 Pfg. Zuschlag.

Leipzig, den 19. März 1896. Der Verlag der Deutschen Verkehrsblätter.

Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71.*)

Am 15. Juli 1870 befahl König Wilhelm die Mobilmachung der Armee. Zum ersten Male in der Geschichte der deutschen Kriegsführung war hiermit auch zugleich der Befehl zur Mobilmachung einer größeren technischen Eisenbahntruppe, der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen, gegeben.

Heute, wo wir eine in festem militärischem Verbande dem Heere eingefügte Eisenbahn-Brigade besitzen, die in geordnetem langjährigen Friedensdienste für den Krieg geschult ist, die über eine mit allen wissenschaftlichen und technischen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattete Ausrüstung verfügt, heute kann man sich nur schwer noch eine Vorstellung machen von der Schwierigkeit der Aufgabe, welche mit dem Mobilmachungsbefehl für die Schaffung der Eisenbahntruppen zu jener Zeit gestellt war. Denn thatsächlich mußten diese erst geschaffen werden. Freilich nicht auf dem Papier. In der „Organisation des Etappenwesens zur Zeit des Krieges" vom Jahre 1867 war bereits die Bildung von vier Feldeisenbahn-Abtheilungen in Aussicht genommen, deren Aufgabe „einerseits in der betriebsfähigen Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnstrecken nebst Zubehör an Brücken, elektrischen Telegraphen u. s. w. bezw. in der Neuanlage kürzerer Verbindungsstrecken, andererseits in der Zerstörung von Eisenbahnen" bestehen sollte. Jede Abtheilung setzte sich, unter einem höheren Eisenbahntechniker als „Chef", zusammen aus dem technischen Eisenbahnpersonal — höhere und niedere Eisenbahn-Bau- und Betriebsbeamte — und einer „Eisenbahn-Kompagnie", die aus Pionieren, und zwar aus Handwerkern aller Art, Zimmerleuten, Eisenarbeitern, Maurern, Bergleuten, Oberbauarbeitern u. s. w. zu bilden war, von einem Hauptmann geführt wurde und als eigentlicher Arbeitertrupp dem Chef unterstand. Gehalt, Diäten, Löhnung, Feldzulagen u. s. w. waren durch besonderen „Kriegs-Verpflegungs-Etat" im Einzelnen geregelt. Die Bildung des technischen Personals der Abtheilungen sollte durch das damalige Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erfolgen, die Mobilmachung der zugehörigen Eisenbahn-Kompagnien durch das Garde-Pionier-Bataillon in Berlin.

So war planmäßig Alles wohl geregelt und geordnet, thatsächlich fehlte nicht mehr als Alles. Für keine Stelle, vom Chef der Abtheilung bis zum letzten Mann, war die Person vorher bestimmt worden; wie, mit welchen Werkzeugen und Arbeitsgeräthschaften für Zimmerleute, Schmiede, Schlosser u. s. w., mit welchen Vorräthen an etwaigen Materialien für Oberbauarbeiten, Brückenbauten und dergl. eine Abtheilung auszurüsten war, in welcher Zusammensetzung und Stärke der Eisenbahnzug oder die Züge zu bilden waren, die zur Beförderung der Truppe zu dienen hatten — alle diese Fragen mußten erst nach erfolgter Mobilmachung im Einzelnen erwogen und beantwortet, alle Beschaffungen dafür konnten erst jetzt eingeleitet werden. Zwar waren auch im Feldzuge 1866 preußischerseits schon Feld-Eisenbahn-Abtheilungen errichtet worden und in Thätigkeit gewesen. Ihre Bildung war aber damals nur in bescheidenem Umfang erfolgt, ihre Wirksamkeit von sehr kurzer Dauer gewesen, und zur Sammlung organisatorischer und kriegsmäßig-technischer Erfahrungen, die vorbildlich hätten benutzt werden können, hatte der schnell beendete Krieg kaum Gelegenheit geboten.

So sah sich die Kriegsleitung und insbesondere das mit der Bildung von vier Feld-Eisenbahn-Abtheilungen beauftragte Ministerium der öffentlichen Arbeiten Mitte Juli 1870 plötzlich und

*) Nach einem Fest-Vortrage zur Feier des Geburtstages Sr. Maj des Kaisers und Königs, gehalten in der Aula der technischen Hochschule in Berlin von deren Rektor, Professor Müller-Breslau. Text und die in den nächsten Nummern folgenden Abbildungen wurden uns dankenswertheft vom Centralblatt der Bauverwaltung, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, zur Verfügung gestellt. Die Schriftl.

Digitized by Google

völlig unerwartet vor die Aufgabe gestellt, die auf dem Papier in ihrem Gerippe gegebene Organisation in kriegstüchtige Wirklichkeit zu übersetzen, und es hat diese Aufgabe, in erster Linie dank dem hervorragenden organisatorischen Geschick des mit der Leitung der Angelegenheit betrauten Ober-Bau- und Ministerialdirektors der Eisenbahn-Abtheilung des Ministeriums, Weishaupt, glänzend gelöst. Die Auswahl und Berufung der Chefs, der Eisenbahn-Baumeister und Bauführer erfolgte unmittelbar vom Ministerium aus. Mit der Bestellung der übrigen Bau- und Betriebsbeamten, der Bahnmeister, Bauaufseher, Maschinenwerkmeister, Telegraphen-Aufseher u. s. w. wurden einzelne Staatsbahn- und Privatbahn-direktionen beauftragt — Alles natürlich auf dem Drahtwege —, und so konnte das ganze technische Personal bereits zum Morgen des 23. Juli nach Berlin in das Ministerium beordert und den Abtheilungschefs überwiesen werden. Dann trat man alsbald zusammen, um die Ausrüstung der Abtheilungen mit den voraussichtlich nöthigen Geräthschaften, Werkzeugen u. s. w., die Art und Stärke des Eisenbahnzuges für jede Abtheilung im Einzelnen festzustellen, die erforderlichen Anschaffungen wurden gemacht, und so konnten die ersten Abtheilungen so zeitig ins Feld rücken, daß sie sich bereits in den ersten Tagen des August unmittelbar nach den Schlachten bei Weißenburg, Wörth und Spicheren in Feindesland in voller Thätigkeit befanden.

Und sie fanden Arbeit in Fülle. Wie auf deutscher Seite die ungeheure Bedeutung der Eisenbahnen für die heutige Kriegsführung — für den Nachschub von Verstärkungen, die Verpflegung des Heeres, die Nachsendung von Kriegsmaterial aller Art, von Munition, Waffen und Bekleidung, für das schnelle Vorschieben geschlossener Truppentheile, das Zurückführen von Verwundeten, Kranken und Gefangenen — längst in ihrer ganzen Wichtigkeit erkannt war, so war auch der zurückweichende Gegner in der gleichen Erkenntniß mit großem Erfolge bemüht gewesen, dem Feinde die Benutzung der Schienenwege zu erschweren — gleich zu Beginn und mehr noch im weiteren Verlaufe des Krieges. Auf weiten Bahnstrecken war Brücke auf Brücke zerstört, stolze Viadukte lagen in Trümmern, Tunnel und Einschnitte waren gesprengt, und die nachgestürzten Bergmassen verlegten dem Sieger den Weg. Noch während der späteren Betriebsführung wurden sorgfältig versteckte geladene Erdminen entdeckt.

Auf der freien Strecke, namentlich an weit von Ortschaften entfernten Stellen und in Wäldern, waren die Schienen auf Längen von mehreren Kilometern beseitigt, und es gelang anfangs nicht, sie aufzufinden, da sich nirgends Spuren der Verscharrung fanden, bis die Entdeckung gemacht wurde, daß sie auf dem Planum an Stellen vergraben waren, die durch regelmäßig und anscheinend zu Oberbauzwecken aufgeschichtete Kiesvorräthe sich abhoben. In den Bahnhöfen fand sich häufig keine Weiche, kein Herzstück mehr vor. Die Wasserstationen waren zerstört oder durch Entfernen der Schieber, Klappen und Ventile und durch Verstopfen schwer zugänglicher Rohrleitungen unbrauchbar gemacht. Einzelne Rohre aus den oft sehr langen Leitungen waren beseitigt, einzelne nach belgischen Modellen geformte, schwer zu ersetzende Theile aus den zur Speisung aufgestellten Dampfmaschinen weggenommen.

Sodann gehörte die Vernichtung und gründliche Beschädigung der Eisenbahnwagen und namentlich der Lokomotiven zu den empfindlichsten Störungen, welche dem vordringenden Sieger bei der Inbetriebsetzung einer in seine Gewalt gegebenen Eisenbahnstrecke bereitet worden sind; denn häufig war es ihm nicht möglich, die fehlenden Betriebsmittel aus eigenen Beständen zu beschaffen, weil eine Festung den Zugang zu jener Strecke sperrte oder die Wiederherstellung einer größeren Brücke in einer Zufahrtslinie Wochen in Anspruch nahm.

Zu den technischen Schwierigkeiten aber, erhöht durch einen ausnahmsweise strengen Winter, traten die großen Gefahren, die den Bahnlinien durch die zahlreichen mobilen Kolonnen und Freischaaren der Franzosen erwuchsen.

Selbst Truppenzüge waren vor den Angriffen der Freischaaren nicht sicher. So wurde am 23. Dezember 1870 ein Eisenbahnzug mit dem 2. Bataillon des 72. Infanterie-Regiments, das von Chaumont nach Nuits sous Ravières befördert werden sollte, zum Entgleisen gebracht — glücklicherweise ohne die Böschung hinabzustürzen — und aus 160 Meter Entfernung von einem Kugelregen empfangen. Das aus Marine-Kanonieren, Mobilgarden und Franctireurs bestehende Streifkorps hatte sogar die Absicht gehabt, den Zug in die Luft zu sprengen; fast alle Leute trugen komprimirte Schießbaumwolle im Tornister, ein Feuerwerker führte 30 Gramm Knallquecksilber bei sich. Nur dem Umstand, daß während einer Rast, die das Streifkorps in einer Meierei hielt, das Quecksilber in Folge einer Unvorsichtigkeit explodirte, war es zu danken, daß sich die Franzosen mit der Entgleisung begnügten. Sie nahmen die Schienen auf und legten sie kunstgerecht wieder so hin, daß der Lokomotivführer die zerstörte Stelle nicht sehen konnte. Das preußische Bataillon ging sofort in langer Schützenlinie zum Angriff vor, doch gelang es den Franzosen — wie fast immer —, im dichten Walde zu entkommen, unter Zurücklassung von 7 Todten und 12 Gefangenen. Die benachbarte Gemeinde Orges wurde in eine Geldstrafe genommen, sie mußte den Wald in einem Abstand von 300 Meter von der Bahn niederlegen und hatte fortan vier angesehene Männer zu stellen, welche die auf der Strecke Chateau-Vilain verkehrenden Züge auf deren Lokomotiven als Bürgen begleiten mußten. — Dies eine Beispiel möge genügen, die Unsicherheit am Schienenwege zu kennzeichnen.

Mit der Riesenarbeit nun, ein weit verzweigtes Eisenbahnnetz inmitten einer durch ihre Regierung zu Thätlichkeiten aufgestachelten Bevölkerung betriebsfähig zu machen, waren die eingangs erwähnten vier preußischen Feld-Eisenbahn-Abtheilungen betraut, zu denen gleich zu Anfang des Krieges noch eine bayerische Abtheilung trat, während eine weitere Feld-Eisenbahn-Abtheilung (V) preußischerseits Anfang Oktober gebildet wurde.

Die Stärke einer preußischen Feld-Eisenbahn-Abtheilung zu zwei Sektionen war nach dem Kriegs-Verpflegungs-Etat folgende:

1. Das technische Personal (Civilbeamte) bestand aus einem höheren Eisenbahntechniker als Chef, 2 Eisenbahn-Baumeistern, 2 Bauaufsehern, 2 Maschinen-Werkmeistern, 2 Telegraphen-Aufsehern, 1 Bauführer als Ober-Materialienverwalter, 1 Materialienverwalter, 1 Rechnungsbeamten. Der Chef war beritten und hatte außerdem, wie auch jeder der beiden Eisenbahn-Baumeister, einen zweispännigen Reisewagen.

2. Die Eisenbahn-Kompagnie jeder Abtheilung setzte sich zusammen aus 4 Offizieren (darunter nur ein Ingenieuroffizier), 75 Pionieren (darunter 7 Unteroffiziere) und 100 zur Herstellung des Oberbaues bestimmten Hilfsmannschaften (darunter 9 Unteroffiziere), welche aus den berufsmäßigen Eisenbahn-Arbeitern ausgewählt worden waren, 10 Trainsoldaten; dazu 2 zweispännige Packwagen, 5 Reit- und 10 Stangenpferde.

Die bayerische Feld-Eisenbahn-Abtheilung wich in ihrer Organisation von derjenigen der preußischen etwas ab, war stärker und hatte durchweg Ingenieuroffiziere bei der Truppe.

Die oberste Leitung der Eisenbahn-Angelegenheiten lag in den Händen der im Großen Hauptquartier bestehenden „Exekutiv-Kommission," an deren Spitze militärischerseits der Oberstlieutenant v. Brandenstein vom Generalstabe stand, und zu welcher als Civilbeamter außer dem schon genannten Ministerial-Direktor Weishaupt noch der Geheime Baurath Kinel (z. Z. Wirklicher Geh. Ober-Regierungsrath in Berlin) gehörte.

Jeder der selbständigen Armeen war in der Person eines Regierungs-Baurathes ein Feld-Eisenbahn-Direktor zugetheilt und wurden je nach den wechselnden Bedürfnissen vom Großen Hauptquartiere eine Feld-Eisenbahn-Abtheilung oder mehrere derselben überwiesen.

Als Chefs der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen waren thätig: I. Abtheilung Baurath Dircksen, jetzt Oberbaurath und Geh. Regierungsrath (Erfurt); II. Abtheilung Regierungs- und Baurath Wex, jetzt Wirkl. Geh. Oberbaurath (Berlin); III. Abtheilung Geh. Regierungsrath Simon, seither gestorben; IV. Abtheilung In Vertr. Eisenbahnbaumeister Vieregge,*) jetzt Geh. Baurath (Friedenau); V. Abtheilung Ober-Ingenieur Krohn, jetzt Königl. Baurath (Detmold); Bayerische Abtheilung Ober-Ingenieur Gyßling, später Baudirektor der bayerischen Staatseisenbahnen in München, seither gestorben.

Die Stärke der Eisenbahn-Kompagnien erwies sich sehr bald als so wenig ausreichend, daß noch mehrere Festungs-Pionier-Kompagnien, zuletzt neun, und zwei selbständige Pionier-Detachements zu Wiederherstellungsarbeiten und zum Bau von Feldbahnen herangezogen werden mußten. Sie wurden in technischer Beziehung ebenfalls den Chefs der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen unterstellt. Diese Kompagnien konnten den Besatzungen der deutschen Festungen entnommen werden, da keine derselben zur Belagerung gelangte. Bei größeren Arbeiten wurden französische Werkleute mit herangezogen. Ihre Löhnung erhielten sie meistens von den zu Kontributionen verpflichteten Gemeinden.

Eine Geschichte der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen ist noch nicht geschrieben. Wir sind, um uns ein Bild von ihrer Thätigkeit zu machen, auf die in den Fachzeitschriften zerstreuten Mittheilungen angewiesen, namentlich auf die Jahrgänge 1870, 1871, 1872 der „Deutschen Bauzeitung", der „Zeitschrift des bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins" und des „Organs für die Fort-

*) Der Chef der IV. Abtheilung, Eisenbahn-Bauinspektor Menne, jetzt Geheimer Regierungsrath (Hannover), war Ende September 1870 auf seinen Antrag in die Heimath entlassen worden.

Digitized by Google

schritte des Eisenbahnwesens". Von militärischen Schriften sind außer dem bekannten, vom großen Generalstabe über den deutsch-französischen Krieg herausgegebenen Werke (das aber über die Thätigkeit der technischen Truppen nur spärliche Mittheilungen bringt) noch zu nennen die ebenfalls vom Generalstabe bearbeiteten „Kriegsgeschichtlichen Einzelschriften" und das Werk von Georg Cardinal v. Widdern: „Der Krieg an den rückwärtigen Verbindungen der deutschen Heere und der Etappendienst", das eine Fülle interessanter Mittheilungen über die Wiederherstellung der Eisenbahnen und deren Schutz im Rückengebiet der 2. Armee während des Loire-Feldzuges enthält.

Zwei besonders werthvolle Schriften aber sind in diesem Jubeljahre von zwei im Kriege am Schienenwege thätigen Fachgenossen veröffentlicht worden, das Buch „Kriegserinnerungen 1870—71", welches der Chef der V. Feld-Eisenbahn-Abtheilung, damaliger Ober-Ingenieur der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft, Königlicher Baurath Fritz Krohn in Detmold seinen Freunden und Kriegskameraden gewidmet hat, und die Mittheilungen, die der Führer der I. Sektion der bayerischen Abtheilung, jetziger Generaldirektor der königlichen Staatsbahnen, Ebermayer, unter der Ueberschrift „Vor 25 Jahren" in der Beilage zur „Allgemeinen Zeitung" Nr. 246 hat erscheinen lassen. Es sind fesselnde Kriegsbilder, die uns hier in spannender Form und mit liebenswürdigem Humor von Augenzeugen entrollt werden und die uns die großen Schwierigkeiten klar vor Augen führen, mit denen unsere Ingenieure und Pioniere in jenem denkwürdigen Kriege zu kämpfen hatten. (Fortsetzung folgt.)

Der neue Verkehrs- und Winterhafen zu Dresden.

Wurde durch den stetig wachsenden Verkehr auf den in Dresden einmündenden Eisenbahnen einerseits der großartige Neu- und Umbau der Dresdener Bahnhöfe bedingt und ins Leben gerufen, so machte sich andererseits im Interesse der Elbschifffahrt der Neubau eines Verkehrs- und Winterhafens für Dresden nothwendig. Im Anschluß an diese Bauausführungen ist auch die Verlegung des Weißritzbettes vorgenommen worden. Der Flußlauf wurde in Löbtau von seinem früheren Bette abgezweigt und mündet jetzt bei Cotta in die Elbe, ohne Dresden selbst zu berühren. Der neue Hafen ist auf dem Terrain des Ostrageheges erbaut worden. Die Hafeneinfahrt liegt gegenüber von Uebigau. Von der Stadt aus führt die neue Hafenstraße, an die Ostraallee anschließend, unter den neuen Gleisen der Verbindungsbahn hindurch direkt nach dem Hafen. Der letztere ist mit dem Packhof zwischen der Marien- und Augustusbrücke und den Kohleuladeplätzen am Ostragehege durch einen Schienenstrang verbunden, welcher sich bis zum neuangelegten Rangirbahnhof fortsetzt. Dieser Rangirbahnhof ist auf dem Terrain des ehemaligen Berliner Bahnhofs erbaut worden, er ist circa 2500 Meter lang, 350 Meter breit und erhält 4 Maschinenhäuser mit je 20 Ständen, sowie eigene elektrische Lichtanlage. Der Hafen selbst hat eine Länge von 1200 Meter und eine Breite von 150 Meter; er ist so angelegt, daß er auf weitere 1200 Meter verlängert werden kann. Die Hafeneinfahrt hat eine Breite von 35 Meter. Die Wasserfläche beträgt in den jetzigen Abmessungen des Hafens 14 Hektar bei Niedrigwasserstand und gestattet die Bergung von 300 mittleren Elbfahrzeugen. Die Hafensohle liegt 3 Meter unter Niedrigwasserstand der Elbe oder 99,36 Meter über dem Ostseespiegel. Die Höhe der Kaiflächen beträgt 0,30 Meter über dem höchsten Elbwasserstand oder, auf die Ostsee bezogen 110,465 Meter über dem Spiegel derselben. (Der Nullpunkt des Dresdener Pegels liegt 104,20 Meter über dem Ostseespiegel.) Die nutzbare Länge der Kaimauern beträgt 2300 Meter, die Höhe der Mauer einschließlich Gründung 12 Meter. Die Mauer besitzt im Grunde eine Stärke von 5,40 Meter. Bis zur Höhe von 1 Meter unter Normalwasserspiegel besteht das Mauerwerk ausschließlich aus Betonpfeilern von 6 Meter Länge, welche 2 Meter von einander abstehen und mittels Bögen mit einander verbunden sind. Auf diesem 3 Meter hohen Betonunterbau erhebt sich Granitmauerwerk bis zur Oberkante der Kaimauer. Das Material hierzu stammt aus den Lausitzer Brüchen und es langten zu Zeiten bis 30 Lowrys täglich auf dem Bauplatze an. Die Mauer ist mit einem kräftigen Granitplattenbelag abgedeckt, hinter der Mauer wurde ein Kanal für Rohrleitungen angelegt. Zur Zeit der flottesten Betonverarbeitung gelangten täglich 400 Tonnen Zement zur Verarbeitung. Insgesammt sind bei dem Hafenbau 101 000 Kubikmeter Beton- und Granitmauerwerk hergestellt worden. Aus dem Hafenbecken mußten 1 520 000 Kubikmeter Bodenmassen entfernt werden, dieselben sind hauptsächlich zum Bau des Rangirberges auf dem oben erwähnten Rangirbahnhof verwendet worden. Die Erdarbeiten begannen am 23. Juni 1891. Zur Bewältigung dieser anderthalb Millionen Kubikmeter Aushubmassen waren auf dem Bauplatze 3 Elevatoren thätig; dieselben entwickelten 110 Pferdekräfte und förderten täglich 1200 Kubikmeter; weitere 1800 Kubikmeter wurden durch Menschenkräfte den Transportzügen zugeführt, sodaß also zur Zeit des stärksten Betriebes täglich 3000 Kubikmeter Boden bewegt wurden. 7 Lokomotiven waren damit beschäftigt, die beladenen Züge nach dem Abladeplatz zu bringen. 3 Maschinenpumpwerke arbeiteten Tag und Nacht 11 Monate lang zur Bewältigung der Grundwassermassen, während zur Herstellung des Betons mittels Betonmaschine 3 Lokomobilen Verwendung fanden. Im Sommer 1893 waren insgesammt 17 Dampfmaschinen mit circa 960 Pferdekräften auf dem Bauplatze thätig. In Verbindung mit dem Hafenbau ist die Ausschachtung einer Fluthrinne von 2300 Meter Länge und 300 Meter Breite längs des Ostrageheges in einer Tiefe bis zu 2 Meter an einzelnen Stellen vorgenommen worden. Es mußten zu diesem Zwecke 400 000 Kubikmeter Bodenmassen bewegt werden. Auch hierzu bediente man sich der obengenannten Exkavatoren. Die gewonnenen Massen dienten zur Aufhöhung der Kaiflächen. Die Fluthrinne hat den Zweck, den Hochwassermassen, welche in Folge Einbau des Hafens ins Ostragehege und Höherlegen des Hafenterrains zurückstauen würden, günstigeren Abfluß zu gewähren. Diese Arbeiten wurden im Herbste 1894 beendet und der Hafen in Benutzung genommen. Zur Ausrüstung der Hafenanlage selbst sind 504 Ringe zum Anlegen der Schiffe in der Mauer angebracht, ferner sind 138 Ringe in großen Betonblöcken hinter der Mauer befestigt. 20 Stück Pfahlpyramiden stehen im Hafenbecken, 139 Stück Reibepfähle hindern das Anstoßen der Schiffe an die Mauern. Von diesen Reibepfählen sind am Südkai 70 Stück aus Eichenstämmen gefertigt, während am Nordkai 69 Stück 30 Centimeter starke Seile aus Bambusfaser diesem Zweck dienen. Der Ausbau der Verwaltungs- und eisenbahntechnischen Betriebseinrichtung für die Hafenanlage ist noch im Gang. Ueber die 35 Meter breite Hafeneinfahrt führt in schräger Richtung eine, beide Kais verbindende Eisenbahnbrücke mit daneben liegender 12 Meter breiter Straßenbrücke. Dampfer können mit umgelegtem Schornstein die Durchfahrt bequem passiren. Auf jeder Seite des Hafens werden 12 Krähne Aufstellung finden, deren Betrieb mit Dampf oder Elektrizität erfolgen soll. Auf dem Nordkai werden 7 Gleise und 4 Lagerschuppen errichtet, auf dem Südkai ebenfalls 7 Gleise und 12 Schuppen, sowie das Verwaltungsgebäude. Die Gesammtanschlagssumme beträgt 7450000 Mk. Hiervon kommen 5190000 Mk. auf Erd- und Maurerarbeiten (Gebiet der Wasserbauverwaltung) und 2 260 000 Mk. auf Gleise, Schuppen- und Krahnanlagen. u. s. w. (Gebiet der Eisenbahnverwaltung). (Baugewerks-Zeitung.)

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.*)

Aus dem sächsischen Eisenbahn-Personaletat.

Während die preußischen Kollegen vom Flügelrade noch immer vergeblich auf eine allgemeine Aufbesserung ihrer Lage harren, erfreuen sich die sächsischen mit den süddeutschen derselben schon seit längerer Zeit, und mit Genugthuung läßt sich feststellen, daß diese Verbesserung noch immer eine aufsteigende ist. Es bleibe unerörtert, welchen Einflüssen dieses günstige Ergebniß zu danken ist; um so lebhafter sei dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß dasselbe so bleiben möge. Wenn in Preußen dagegen bis jetzt noch Alles erst zu erhoffen ist, so giebt es dafür keine Erklärung mehr seitdem sich herausstellte, daß das Erträgniß der Staats-Eisenbahnen alle Erwartungen übertrifft. Wer dazu beobachtet, in welcher skrupellosen, entstellenden Weise gewisse Berliner Blätter die „Lage" ausbeuten, der erkennt recht deutlich, wie die übermäßige Hinausschiebung nothwendiger Zugeständnisse auch moralisch nachtheilig wirkt.

Was nun den sächsischen Etat betrifft, so hat sich die Gesammtzahl der im Betriebsdienste angestellten Beamten durch Eröffnung von neuen Linien und Verkehrsplätzen um 113, durch Ankauf der Altenburg-Zeitzer Privatbahn um 63 und durch Etatvermehrung, nach Abzug eingezogener Stellen, um 470, zusammen um 646 vermehrt. Erfreulich ist es, daß der Etat das Verhältniß von 2:1 zwischen Angstellten und Nichtangestellten fortgesetzt aufrecht zu erhalten sucht, woraus sich auch eine Vermehrung der Beamtenstellen im Bureaudienst ergiebt. Es kommen 60 Stellen für Bureaubeamte (Betriebssekretäre und Bureau-Assisteten) hinzu; sonach findet ein Anwachsen von 835 auf 895 statt.

Im Ganzen ergiebt der sächsische Personaletat für 1896/97 folgendes Bild:

*) In zwangloser Reihenfolge sollen unter dieser Rubrik die Verhältnisse der verschiedenen Dienstklassen in sachlicher Form besprochen werden.

Digitized by Google

A. Allgemeine Verwaltung.

1 Generaldirektor 12300 Mk.*), 1 Stellvertreter desselben 8400—10200 Mk., 21 Räthe der General-Direktion (1 Vermehrung) 6000—8400 Mk., 8 juristische Hilfsarbeiter 2400 bis 4800 Mk., 10 Betriebsdirektoren, Transportdirektor 2c. (1 mehr) 5700—6300 Mk., 12 Bauräthe (4 mehr) 5100—5700 Mk., Bauinspektoren einschl. 3 Betriebs- und 1 Transportinspektor 4200 bis 4800 Mk., 7 Regierungs-Baumeister 3000—3600 Mk., je 1 Obergüter-Verwalter und Hauptkassirer 5400—6000 Mk., 7 Bureauvorstände der Hauptverwaltung 4500—5100 Mk., 3 Kassenrevisoren 3900—4500 Mk., 1 Kassirer der Hauptverwaltung 3900 bis 4500 Mk., 35 Eisenbahnsekretäre (2 mehr) 3300—4500 Mk., 1 Hauptkassenkontroleur 3300—4200 Mk., 1 Eisenbahnarchitekt 3900—4500 Mk., 1 Oberwerkführer 2400—3300 Mk., 6 Kassen-Assistenten 2400—3300 Mk., 153 Betriebssekretäre (9 mehr) 2400—3300 Mk., 9 technische Betriebssekretäre (3 mehr) 2400 bis 3300 Mk., 9 technische Bureau-Assistenten (3 mehr) 2040 bis 2400 Mk., 2 Gasanstaltsaufseher 1740—2460 Mk., 7 Stations-Assistenten 1. Kl. 1980—2520 Mk., 453 Bureau-Assistenten (28 mehr) 1560—2280 Mk., 6 Zeichner 1560—2280 Mk., 6 Stations-Assistenten 2 Kl. 1440—1980 Mk., 8 Bahnmeister-Assistenten 1350—1530 Mk., 1 Botenmeister 1380—2100 Mk., 27 Bureau- und Kassendiener (4 mehr) 1260—1620 Mk., 3 Portiers (2 mehr) 960—1320 Mk., 9 Materialausgeber (1 mehr) 1080—1440 Mk.

B. Bahnverwaltung.

a) Streckenpersonal: 10 Bauräthe 5100—5700 (s. o.), 24 Bau-Inspektoren 4200—4800 Mk., 9 Regierungs-Baumeister 3000—3600 Mk., 28 Betriebssekretäre (3 mehr) 2400—3300 Mk., 12 techn. Betriebssekretäre (3 mehr) 2400—3300 Mk., 20 techn. Bureau-Assistenten (3 weniger) 2040—2400 Mk., 234 Bahnmeister (5 mehr) 1740—2460 Mk., 82 Bureau-Assistenten (7 mehr) 1560—2280 Mk., 24 Bahnmeister-Assistenten (2 mehr) 1350 bis 1530 Mk., 6 Bauaufseher (2 mehr) 1170—1350 Mk., 1789 Bahnwärter (51 mehr) 840—1080 Mk.

b) Telegraphenpersonal: 4 Bezirks-Telegraphen-Inspektoren 3300—4500 Mk. (das Durchschnittsgehalt ist von 3000 auf 3900 Mk. erhöht, 12 Telegraphen-Assistenten 1560—2280 Mk., 2 Bureau-Assistenten 1560—2280 Mk., 4 Telegraphen-Aufseher (neue Beamtengruppe) 1260—1620 Mk., 7 Telegraphenwärter (neue Beamtengruppe) 1020—1260 Mk.

C. Transportverwaltung.

a. und b. äußerer Stations- und Expeditionsdienst: 76 Bahnhofs-Inspektoren 1. Kl. (3 mehr) 3300—4500 Mk., 13 Güterverwalter 1. Kl. (3 weniger) 3600—4500 Mk., 118 Bahnhofs-Inspektoren 2. Kl. (21 mehr) 2760—3480 Mk., 6 Güterverwalter 2. Kl. (1 mehr) 2760—3480 Mk., 39 Güter-Kassirer (neuer Titel für die Güterexpeditionskassirer) (2 mehr) 2760 bis 3480 Mk., 24 Bahn-Verwalter (7 mehr) 2400—3600 Mk., 72 Fahrgeldkassirer (neuer Titel für die bisherigen Billeteure) (7 mehr) 2580—3300 Mk., 2 Ufermeister 1920 und 2100 Mk., 407 Stations-Assistenten und -Aufseher**) 1. Kl. (25 mehr) 1980—2520 Mk., 1079 Stations-Assistenten 2. Kl. (64 mehr) 1440—1980 Mk., 317 Schirrmeister und Bodenmeister (8 mehr) 1380—2100 Mk., 4 Krahnführer 1440—1800 Mk., 162 Weichenwärter 1. Kl. (51 mehr) 1260—1620 Mk., 67 Wagenrevisoren 1320—1680 Mk. (Gehaltserhöhung 120 Mk. und Vermehrung um 10 Stellen), 96 Portiers 960—1320 Mk., 1566 Weichenwärter 2. Kl. (28 mehr) 1020—1260 Mk., 823 Packer (10 mehr) 900—1140 Mk., 63 Bahn- und Haltestellenwärter (3 mehr) 840—1080 Mk., 57 Wächter (3 mehr) 840—1080 Mk.

c) Zugbegleitungsdienst: 365 Oberschaffner (22 mehr) 1440 bis 1920 Mk. (ausschließlich Fahr- und Kilometergelder), 1785 Schaffner (65 mehr) 1020—1380 Mk. (ausschließlich Fahr- und Kilometergelder).

d. Zugförderungsdienst: 2 Regierungs-Baumeister 3000 bis 3600 Mk. ausschließlich Dienstzulage, 3 Maschinenverwalter 2940 bis 3660 Mk. ausschließlich Dienstzulage, 1 Betriebssekretär (neue Stelle) 2400—3300 Mk., 19 Heizhaus-Vorstände (1 mehr) 2220 bis 2580 Mk. ausschließlich Dienstzulage, 784 Lokomotivführer (48 mehr) 1680—2400 Mk. ausschließlich Prämiengelder, 11 Bureau-Assistenten (2 mehr) 1560—2280 Mk., 793 Feuermänner 1. Kl. (59 mehr) 1100—1500 Mk., 17 Materialausgeber (3 mehr) 1080—1440 Mk., 227 Feuermänner 2 Kl. (86 mehr) 960—1320 Mk., 72 Nachtfeuermänner (1 mehr) 960—1320 Mk. (Fortsetzung folgt).

*) Bei den Gehaltsangaben sind die persönlichen Dienstzulagen nicht mit eingeschlossen. D. Schriftl.

**) Es wäre erfreulich gewesen, wenn hier, wie in Preußen, der Titel Stations-Verwalter zur Anwendung kam. Der Wunsch hierzu besteht schon längst und erscheint berechtigt. D. Schriftl.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Vom Strafvollzug in Fällen fahrlässiger Eisenbahn-Transport-Gefährdung.

In Betreff des Artikels in Nr. 6 unseres Organs „Vom Strafvollzug in Fällen der fahrlässigen Eisenbahn-Transportgefährdung" haben wir mehrere Zuschriften erhalten, welche uns zeigen, wie verschieden die Auffassung in dieser Hinsicht ist. Während nach dem Schreiben des Einen bekundet wird, daß er die ihm zudiktirte Strafe von 2 Wochen Gefängniß ohne Ansehen der Person habe abbüßen müssen und es schwer empfunden habe, daß ihm keine Rücksicht auf die Art seines Vergehens zu Theil geworden sei, weiß ein Anderer nicht genug zu loben, wie mild und freundlich man ihm während seiner 12-monatlichen Gefängnißzeit (es war Stations-Assistent L., verurtheilt wegen eines schweren Unfalles) behandelt hat. Derselbe theilt Folgendes mit:

„Wegen eines Betriebsunfalles auf der Station K., wobei der Kontroleur D. zu Tode kam und andere Personen verletzt wurden, bin ich, als damaliger Vorstand der Station zu einer Gefängnißstrafe von 12 Monate verurtheilt worden. Leider war ich dem Deutschen Eisenbahnbeamten-Verein als Mitglied noch nicht beigetreten und hat mir deshalb die Hülfe des Vereins nicht zu Theil werden können.

Vor der Verurtheilung habe ich 6 Monate in dem Untersuchungsgefängniß in B. (Preußen) zugebracht; diese Untersuchungshaft wurde mir auf meine Strafe angerechnet und habe ich daher nur 6 Monate als Strafgefangener in dem Gefängniß zu H. zu verbringen gebraucht. Was nun die Behandlung in beiden Gefängnissen betrifft, so kann ich nur sagen, daß in beiden die größte Rücksicht auf mich genommen wurde. In der Untersuchungshaft habe ich kaum eine verschlossene Thür kennen gelernt, ich durfte, abweichend von den übrigen Gefangenen, Tabak oder Cigarren rauchen, Zeitungen oder Bücher lesen und konnte mich sogar ganz frei ohne Beaufsichtigung auf dem Flur des Gefängnisses bewegen. Nicht minder war mir das Halten und Benutzen meines eigenen Bettes und wenn ich dafür bezahlte, auch besonderes Essen erlaubt. In jeder Weise wurde ich gut und human behandelt. Mit kriminellen Verbrechern, mit Vagabonden und Verbrechern schlimmster Art hat man mich niemals zusammen gebracht. Mehr oder weniger war dasselbe der Fall, als ich in das Gefängniß zu H. als nunmehriger Strafgefangener überführt wurde. Auch hier habe ich eine ganz ausnahmsweise gute Behandlung erfahren, habe mein Zimmer allein gehabt und habe darin auch nur für mich gearbeitet. Ebenso wurde mir auch besseres Essen gegeben. Gleichfalls erließ man mir das Tragen von Strafgefangenenkleidung. In dem Gefängniß befanden sich Leute aus besseren und höheren Ständen, die meistens wegen krimineller Vergehen verurtheilt waren. Aber diesen wurde mit Rücksicht auf die Art ihres Verbrechens eine so gute Behandlung, wie sie mir gewährt wurde, nicht zu Theil. Erwähnen muß ich noch, daß mir bei der Ueberführung von B. nach B., wo die Gerichtsverhandlung stattfand, ein besonderer Wagen bewilligt wurde, sowie daß der mich begleitende Aufseher Civilkleidung tragen durfte. Kurz ich habe in keiner Weise über eine inhumane Behandlung Klage zu führen. Stets hat man mich von den die Gerichtsgefängnisse bevölkernden Strolchen und bösen Menschen getrennt gehalten. Jede nur irgend denkbare Rücksicht ließ man mir angedeihen. Dahin ist auch noch zu rechnen, daß man mich nach meiner Verurtheilung vier Monate auf freiem Fuße ließ.

Ich gestatte gern, daß von dieser meiner Auslassung der weitgestgehendste Gebrauch gemacht wird."

Damit ist auf das Deutlichste dargethan, daß es beim Strafvollzug in der Hauptsache auf die Auffassung der Gerichtsbarkeit ankommt. Könnten die Justizministerien darauf hinwirken, daß gegen Eisenbahn-Beamte, wenn sie ausschließlich auf Grund sogenannter „fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes" verurtheilt wurden, durchgehends nicht anders als in der oben geschilderten Art verfahren werde, so wäre damit schon etwas erreicht.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Württemberg. Nach dem vor einigen Tagen dem ständischen Ausschusse zugegangenen Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für Eisenbahnbauten und für außerordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung werden gefordert: 300000 Mk. als erste Rate für den Bahnbau Friedrichshafen bis zur Landesgrenze (gegen Lindau), 500000 Mk. als erste Rate für die Schmalspurbahn Beilstein-Heilbronn, 300000 Mk. als erste Rate für eine vollspurige Nebenbahn Münsingen-Schelkingen, 65000 Mk. für die Herstellung eines Haltepunktes auf der Prag bei Stuttgart, 50000 Mk. für Wohngebäude für Werkstättenarbeiter, und 2500000 Mk. zur Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials.

Digitized by Google

Prüfungswesen.

Baden. Fragen aus der Assistenten-Prüfung. I. Abtheilung. (Fortsetzung.)

E. Güterabfertigungsdienst.

1. Frage. Welche Bestimmungen sind bei der Berechnung und Erhebung von Lagergeld für Stückgüter zu beobachten?

2. Frage. Wie ist zu verfahren, wenn der Empfänger einer Wagenladung, deren Verwiegung auf der Empfangsstation wegen mangelnder Wägevorrichtungen nicht möglich ist, die Vornahme der Verwiegung auf der nächsten hierzu geeigneten Station oder auf einer außerhalb des Bahngebiets der Empfangsstation liegenden Waage verlangt?

3. Frage. Welche Bestimmungen treffen die Verkehrsordnung und das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hinsichtlich der Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften, solange das Gut sich noch auf dem Wege befindet? Inwieweit ist bei der auf einer Unterwegsstation vorzunehmenden Zoll- oder steueramtlichen Behandlung eines Gutes die Mitwirkung des Absenders oder eines von diesem im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten zulässig?

4. Frage. Welche besonderen Maßregeln sind von den Stationen zu ergreifen, wenn sie von dem Eintritt des Mangels an gewöhnlichen, offenen oder gedeckten Wagen verständigt worden sind?

F. Telegraphenwesen.

1. Frage. Wie kann der Aufgeber eines Privattelegramms den Vorrang bei der Beförderung und Bestellung vor den übrigen gewöhnlichen Privattelegrammen erlangen? Ist eine solche Bevorzugung von allen Telegraphenverwaltungen zugestanden?

2. Frage. Was haben die an der Aufnahme eines Cirkulartelegramms betheiligten Stationen hinsichtlich der Bescheinigung (Vergleichung) desselben zu beobachten? Was ist zu thun, wenn bei einer Station die begonnene Aufnahme eines Cirkulartelegrammes durch irgend ein Hinderniß gestört wird?

3. Frage. Wie werden die Papierstreifen angefordert? Wie sind dieselben zu nummeriren, zu benützen und nach der Verwendung zu behandeln?

4. Frage. Folgendes Telegramm ist vorschriftsgemäß in ein Formular zu übertragen, zu fixiren und für die Abtelegraphirung vorzubereiten:

Standesamt Halle (Saale).

Kann Trauung Kirchhoffer's (Tauberbischofsheim), die auf 23sten ½2 Uhr Nachmittags festgesetzt, stattfinden?

Riedle, Zähringerstraße 48 II a.

NB. Die Aufgabestation ist Karlsruhe (Baden) Bf. Aufgeber wünscht, daß das Telegramm offen zugestellt werde und will 15 Wörter Antwort bezahlen. — Lösung: 30 W. = 2,25 + 20 (Lohnzuschlag) = 2,40 Mk.

Vermischtes.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Der Kongreß zur Regelung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist am 16. ds. Mts. in Paris zusammengetreten. Der Vorsitzende, Arbeitsminister Guyot-Dessaigne, begrüßte die auswärtigen Delegirten und machte auf die Wichtigkeit des Kongresses aufmerksam, der zusammengetreten sei zur Prüfung einer Verbesserung und Ausdehnung der Berner Konvention vom Oktober 1890 auf den Waarentransport. Der Minister ersuchte den Kongreß, nur mit äußerster Vorsicht an der Berner Konvention eine Aenderung vorzunehmen.

Eisenbahn auf die Jungfrau. Zu dem bekannten Projekt einer Bahn auf die Jungfrau hat jetzt die schweizerische Eidgenossenschaft die Konzession ertheilt. Der Plan soll innerhalb fünf Jahren der Verwirklichung entgegengeführt werden. Das zur Ausführung bestimmte ist das Guyer-Zeller'sche Projekt einer Fahrbahn, welche die größte Sicherheit selbst bei Steigungen von 38 v. H. und mehr bietet. Die Strecke ist so gewählt, daß sie dem großen Touristenverkehr das Hochgebirge erschließt; zu diesem Zweck macht sie einen Umweg über Eiger und Mönch. Eine Beschreibung nebst Abbildung brachten wir bereits im vorigen Jahrgang. Der Gasthof, der vorläufig die Passagire auf der Hauptstation „Mönch" aufnehmen soll, wird aus Gemächern bestehen, die man aus dem Felsen ausbricht. Umfangreiche Galerien und Terrassirungen werden gerade hier den Blick auf das großartige Panorama der Gebirgswelt ermöglichen. Das angrenzende „Schneefeld", eines der schönsten der Alpenwelt, soll mit Rennthieren und Polarhunden belebt werden, um eine wirkungsvolle Staffage zu schaffen.

Noch ein Verein. Der vielberühmte und sicherlich daseinsberechtige „Verein ehemaliger Säuglinge" hat jüngst einen ebenbürtigen Nebenbuhler gefunden. Laut Mittheilung im Anzeigentheil eines Frankfurter Blattes hat sich ein „Verein zur rationellen Ausnützung der Schalttage" aufgethan. — Wie man hört, haben sich dabei auch Eisenbahn-Beamte betheiligt. Natürlich sind es solche, die es vorziehen, allen anderen Vereinen anzugehören, bei denen sie ihr Geld los werden, nur nicht der Vereinigung ihrer Standes- und Berufsgenossen, die ihnen nicht nur wenig kostet, sondern auch noch wesentlichen Gewinn in jeder Hinsicht bringt. Es muß auch solche Käuze geben!

Zehn Gebote für Eisenbahn-Reisende. Viele Reisende meinen, zugleich mit einer Fahrkarte das Recht erworben zu haben, sich auf der Fahrt benehmen zu können, wie es ihnen gerade gut dünkt. Es empfiehlt sich daher, zu Nutz und Frommen folgende (10) Gebote aufzustellen. 1. Steigst du in ein schon theilweise besetztes Abtheil oder verläßt du es, so schone die Füße (Hühneraugen!) der Insassen durch bedächtiges Schreiten und grüße höflich; es giebt zwar Leute, die nicht zu danken verstehen, dagegen bedenke, daß der Höfliche sich nie etwas vergeben kann. — 2. Findest du einen Platz belegt, so setze dich nicht ohne Weiteres darauf, sondern frage die Umgebung, ob er frei ist. — 3. Dein Gepäck, Stock, Schirm u. s. w. lege so, daß für Andere auch noch Platz bleibt; gefährde auch mit langen oder spitzen Gegenständen nicht die Augen der Insassen; halte beim Eintreten oder Weggehen Alles, was du mitführst, in der Hand (nicht unter'm Arm) und kannst du nicht, so bitte die Leute lieber, daß sie dir behilflich sind. — 4. Willst du dich während der Fahrt über irgend etwas unterrichten, so erkundige dich immer in der höflichsten Form auch „gewöhnlich" aussehenden Mitreisenden gegenüber und vermeide es, zu viel oder gar neugierig zu fragen. — 5. Wirst du gefragt, so antworte nicht mehr, als der Fragende erwarten kann. Allzuschnelle Vertraulichkeit empfiehlt dich nicht. — 6. Gegen Frauen sei stets zuvorkommend und hilfsbereit, vermeide aber, es in einer Form zu sein, die als Zudringlichkeit gedeutet werden kann. — 7. Falle Niemandem durch ungenirtes Anblicken oder sonstiges Thun, z. B. beim Essen und Trinken, oder Unterhalten, lästig. 8. Willst du ein Fenster öffnen oder schließen, oder die Temperatur auf „Warm" oder „Kalt" stellen, so frage deine Umgebung um Erlaubniß; du wirst sie fast stets erhalten. — 9. Stelle dich nicht so an's Fenster, daß du den Insassen Licht und Aussicht nimmst und wirf nichts Hartes und Schweres aus dem Zuge. — 10. Vergiß nie, daß Bahnbeamte auch Menschen sind, und beim Verlassen des Zuges vergiß nicht, was dein ist.

(Aus dem Deutschen Flügelrad-Kalender.)

Die Lohnbewegung unter den Schweizer Eisenbahn-Angestellten hat die Geister, die da schliefen, lebendig gemacht. Vor Allem aber ist es der Geist der Einigkeit, der die Angestellten in geradezu bewundernswerther Weise erfüllt. Dementsprechend ist auch der Erfolg gewesen und der Jubel darüber ist groß. Im Organ des Vereins Schweizer Eisenbahn-Angestellter singt ein Flügelradjünger originell wie folgt:

Nach der Schlacht.

Glück auf! Euch Kollegen vom rollenden Rad',
Die Schlacht ist geschlagen; Euch ehrt diese That.
Mit blankem Schilde habt Ihr gekämpft,
Mit Manneswürde den Starrsinn gedämpft.

So legt denn bei Seite einstweilen das Schwert,
Und zeiget auf's Neue des Lohnes Euch werth.
Nicht werdet Ihr fürder vor Klein und vor Groß
Mehr wanken und zittern ob jeglichem Stoß.

Die Waffe, die haltet Ihr freilich stets blank,
Damit Ihr gerüstet auf möglichen Rank.
Denn nichts ist zu trauen dem Astronom Falb,
Viel weniger aber dem goldenen Kalb.*)

Will man Euch nicht achten, so wie sich's gebührt,
So stellt Euch als Männer und seid kouragirt,
Erkennend die Macht, die in Eurer Zahl liegt,
Und wissend, daß einig Gerechtigkeit siegt.

So ziehet nur immer an derselben Schnur,
Und gedenket in Treu an den Aarauerschwur.**)
Wo Alle für Einen und Einer für All',
Da scheitert der Wogen wuchtigster Prall.

Wo muthig das Schiff solch' ein Steuermann lenkt,
Wohl Keiner im Ernste an Untergang denkt.
Im Geiste erfaß ich mit Hochdruck die Hand,
Der Achtung gebührt zu Stadt und Land.

Nicht konnt ihn bewegen die hohe Finanz,
Die störrischen Gäule zu zügeln am Schwanz;
Nicht machte ihn grauen das eherne Joch,
Drum Brüder stimmt ein in ein „dreifaches Hoch!"

---

*) Die Schweizer Eisenbahnen sind zum guten Theil in den Händen von Berliner und Frankfurter Börsenleuten.

**) Auf der großen Eisenbahner-Versammlung zu Aarau hatten die Theilnehmer „ihrem Dr. Sourbeck" das Gelöbniß treuen Zusammenhaltens gegeben. D. Schriftl.

An der **Vorschule für Eisenbahnbeamte zu Altenberg i. Erzgeb.** fand am 19. März die Reifeprüfung der für den Kgl. Eisenbahndienst vorbereiteten Schüler statt. Als Prüfungskommissare waren erschienen die Herren Oberfinanzrath Heydenreich und Finanzassessor Dr. Pfotenhauer von der Kgl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen und Kgl. Bezirksschulinspektor Richter-Dippoldiswalde. Ausgezeichnet war die Prüfung durch den Besuch des Herrn Betriebsdirektors der Sächsischen Staatseisenbahnen, Nobe, Dresden-A. Mit Zustimmung

Digitized by Google

der Herren Kommissare konnte 14 Schülern das Reifezeugniß der Anstalt, das für die Zwecke der Staatseisenbahnverwaltung dem einer Realschule gleichgeachtet wird, zuerkannt werden. Der neue Kursus beginnt am 14. April.

Literarisches.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Mit einer Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands. Gedruckt und im Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Von dieser großen Statistik, ein Werk, wie es in seiner Art in gleichem Umfange kaum ein zweites geben dürfte, ist uns Band XV, die Neubearbeitung für das Betriebsjahr 1894/95, zugegangen. Wie im Vorjahre, so werden wir auch diesmal die werthvollsten Angaben im Rahmen eines Berichtes wiedergeben, wie es uns auch wieder zu den statistischen Mittheilungen in unserem Deutschen Eisenbahn-Kalender als Unterlage dienen soll. Wer sich diese Wiedergabe genau angesehen hat — und es sollte das ein jeder Eisenbahnbeamte, der seine Anschauungen über das Alltägliche hinaus erweitern will, der wird wahrgenommen haben, von welch großem Interesse diese statistische Darstellung ist.

Verwaltungs-Bericht der Kgl. Württembergischen Verkehrs-Anstalten für das Rechnungsjahr 1894/95. Mit einer Uebersichtskarte der Kgl. Württembergischen Staats-Eisenbahnen 1896 und einer graphischen Uebersicht über die Kosten der Herstellung der vorhandenen Telegraphen- und Telephonlinien nach dem Stande am 31. März 1895. Herausgegeben von dem Kgl Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten. Stuttgart. Verlag der J. B. Metzler'schen Buchhandlung.

In bewährter Uebersichtlichkeit und allenthalben bis ins Einzelne gehender klarer Darstellung gewährt dieser Bericht einen lehrreichen Ueberblick über den Stand der Betriebs-Verhältnisse des Württemb. Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesens. Sobald es der Raum gestattet, werden wir einen Auszug über dieses ausgezeichnete statistische Werk bringen.

Briefkasten.

B.-V. Dresden. Die betr. Anzeige auf Seite 71 ist ohne die Kontrole der Schriftleitung in den Anzeigentheil gekommen. Der Inhalt dürfte wohl mehr auf große Ungeschicklichkeit als auf schlimme Absicht des betr. Einsenders zurückzuführen sein. Wir haben Vorsorge getroffen, daß in Zukunft eine noch schärfere Kontrolirung derartiger Anzeigen stattfindet. — **Egd.** Verbindlichen Dank und Gruß! Ihren werthen Anregungen werden wir so viel als möglich Folge geben. Das Erforderliche ist bereits eingeleitet. Was die Druckschrift betrifft, so wird sich daran mit Rücksicht auf die Raumverhältnisse freilich nichts mehr ändern lassen. — **F. B.** in L. Berichte über derartige Veranstaltungen nehmen wir nur auf, wenn sie vom Verein ausgehen. Es würde zu weit gehen, wenn wir für jede beliebige Festlichkeit die Spalten des Blattes offen halten sollten. Dazu genügen die Lokalblätter. — **r.** in **Berlin.** Mit der Zeit wird sich das Weitere finden. Bei nur einigem Interesse für die Sache läßt sich mit Sicherheit erwarten, daß das begonnene Werk herrlich hinausgeführt wird. In Sachen des Preßausschusses sehen wir weiteren Schritten entgegen. Verbindlichen Gruß! — **M.** in **H.** Bezüglich jenes Vorganges war es allerdings vorgesehen, bereits in vorliegender Nummer einen weiteren Artikel zu bringen; wegen Raummangels kann es leider nicht geschehen. Was den Leipziger Antrag betrifft, so ist dieser, wie wir bestimmt wissen, durchaus nicht gegen die Ziele des D. E.-B.-V's gerichtet — diesen ist vielmehr nach wie vor allerseits nur beste Fortentwickelung zu wünschen. Ueber das Weitere s. d. Vereinsnachrichten. — **H., Mannheim.** In nächster Nummer. Besten Gruß! —

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer ist ein Prospekt der Deutschen Konkurrenz-Cigarrenfabrik und Tabakschneiderei von **H. Kersken** in **Orsoy** an der holländ. Grenze beigelegt, auf den wir unsere Leser hiermit besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, den Prospekt für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Cigarren-Import.

Lager von

Portoricos, Varinas, Pastoren-, Kau- und Schnupf-Tabaken,

sowie echten

türkischen, egyptischen, russischen, amerikanischen

Cigarretten und Tabaken.

Steinert & Pietrowicz

Lieferanten des

Dtsch. Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Berlin SW., Friedrichstr. 249.

Exped.-Hilfsarb. e. Bahnverw. der B.-O.-J. Leipzig II würde mit e. Kolleg. e. mittleren Hauptbahnstation tauschen. W. Off. **Z. Z. 100 postl. Radeburg** erb.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen a. Stück Mk. 1.90. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,

Blechwaarenfabrik

Beierfeld i. S.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.		1	2	3	4	5	
		0.70	1.10	1.25	1.50	2.10	

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.

Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Echte Müller's Patent-Accordzithern, in einer Stunde ohne Notenkenntniß und ohne Lehrer zu erlernen. Prachtinstrum. kosteten früher Mk. 16.—, jetzt nur Mk. 12.—, solange d. Vorrat reicht, bei O. C. F. **Miether**, Hannov. Harmonika- und Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II**, Steinthorfeldstr. 19.

NB. Allen werten Bestellern gebe noch 1 kl. Musikinstr. **umsonst**, nur damit Sie sich von der Güte und Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art

zu außergewöhnlich billigen Preisen.

Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**

F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Spar- und Darlehnskasse

des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Leopoldstraße 1.

Spareinlagen 3½% Zinsen

Geschäfts-Antheile 3½% Zinsen und Dividende

werden jederzeit angenommen.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Garantirt

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

1893er reinen Rheinwein.

Stat.-Ass. II. Kl. einer Station der B.-O.-J. Dr.-A. würde mit Bur.-Ass. d. Hauptverw. tauschen. W. Off. **A. A. 16** Exp. d. Bl. erbet.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**

auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.
Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
Vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u.-Bedingungen.

Nur tausender Pfarrer, Lehrer, Beamten etc. über feinen Holländ. Lob Tabak hat **B. Becker** in Seesen a. H. Ein 10 Pfd. Beutel fco. acht Mk.

Zu Fabrikpreisen
Teppiche
mit kleinen Farbfehlern, das Stück 3,25, 6,00, 9,00, 15,00—100 Mk.
Gardinen
Restbestände v. 2-6 Fenster, Fenster 2,50, 4,00, 6,00—20,00 Mk.
Möbel-Stoffe
Coupons von 2—12 Meter in Rips, Gobelin, Fantasie und Plüsch 1,25, 2,00, 3,00—10,00 Mk.
Muster gratis und franco.
Portièren, Tischdecken, Läuferstoffe, Pferdedecken.
Illustr. Pracht-Katalog
mit farbigem Teppich-, Portièren-, Tischdecken-, Läuferstoff- und Gardinen-Bildern und Mustern gratis u. franco.
Teppich- und Gardinen-Fabrik
A. Wronkow
Berlin S., Oranienstr. 162.
Bei Bezugnahme auf dieses Blatt 4 pCt. Rabatt.

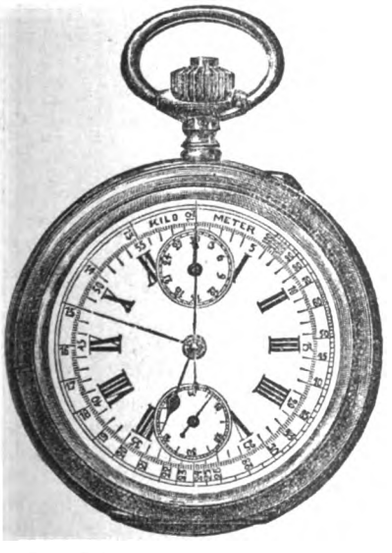
Weltberühmte
Geraer
Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Kaution und Darleben auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln**

Bestellungen auf die vorzügliche kartographische Darstellung der
Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen
nebst vollständigem Verzeichniß der Stationen und Haltestellen
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, für Baarzahlung auf die feststehenden Preis-courantpreise einen Rabatt von 10 %.
Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren-Fabrik.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von
Albrecht Költzsch
Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.
betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:
Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia“
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—
Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—
Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—
Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**
Silber- und **Alfénide-Geräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:
des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankfurter Beamten-Vereinigung zu Frankfurt am Main.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt. Bei Bezug gegen Ziel 5%.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen
ohne Preiserhöhung.

M. Wolff's Nähmaschinen

Berlin C., 14 Neue Grünstr. 27

Mk. 48.

sind durch ihre unbedingte Reellität bekannt und in ganz Deutschland speziell in Beamtenkreisen sehr stark eingeführt. Meine hocharmige Familien-Nähmaschine, sehr elegant und mit allen Neuerungen der Jetztzeit versehen (für Damenschneiderei und Hausbedarf), mit Verschlußkasten und Fußbetrieb incl. sämmtlicher Apparate und Verpackung kostet nur **Mk. 48.** Alle Arten Schneider- und Schuhmachermaschinen, dementsprechend billigste Preise. **30tägige Probezeit u. 5jährige schriftliche Garantie. Jede Maschine, die nicht gefällt, nehme auf meine Kosten zurück.** Prospekt mit Anerkennungen kostenlos und frei.

Referenzen aus Beamtenkreisen stehen zur Verfügung.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen**, Fahrr., Mang-, Wring- u. andere **Haushaltungsmaschinen**. Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Rückmarke sub M. 1000 durch die Exp. d. Bl.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Liste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen schnell und kostenfrei.
W. Wilke, Direktor.
Berlin, Kurfürstenstraße 24.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Fabrikation. **Export.**
Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes Versandhaus,
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleisch-extracte } von Liebig,
Fleisch-peptone } „ Kemmerich, „ Denayer, „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen
„ Erbsen
Champignons
Hummer
Sardinen in Oel
} in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin
Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützer u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Betot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich,-Iris,-Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl,
Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und Cigarretten.

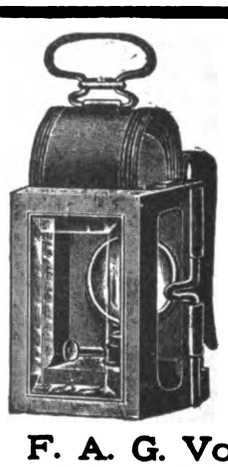
Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

Richard Berek's gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1.– an
Lange Pfeifen von Mk. 2.50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Pfd. Mk. 0.60, 0.75, 1.00, 3.00
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1.50, 2, 2.50, 3.00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.



Die besten Schlafzimmerlaternen mit extra dicken Bronzer u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Inhalt: Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71. — Der neue Verkehrs- und Winterhafen zu Dresden. — Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verkehrsbeamten. — Betrieb, Verwaltung u. Bau. — Rechtsprechung u. Gesetzgebung. — Vermischtes.

Verantwortl. Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 13. Leipzig, den 26. März 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Es muß einigermaßen auffällig erscheinen, daß sich der Bezirksvorstand des Vereins der Beamten der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Leipzig mit der Firma unseres Vereins in seiner Hauptversammlung am 15. März cr. beschäftigt hat (vergl. Nr. 12 der Verkehrs-Blätter). Bisher bestand das Recht für jeden Verein, sich seine Bezeichnung selbst zu wählen, er brauchte darum nicht erst andere Vereine zu fragen. Völlig unerfindlich aber ist uns, wie man sich sogar soweit versteigen kann, einen Antrag zu stellen, der darauf abzielt, den Deutschen Eisenbahnbeamten-Verein zur Annahme einer anderen Firma zu zwingen und die Zugehörigkeit des Letzteren zum Verbande der Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereine davon abhängig zu machen. Es ist das ein Vorgang, der, wie wir bestimmt anzunehmen geneigt sind, von der Vereinsleitung in Chemnitz eine Mißbilligung erfahren wird. Ein solcher Beschluß eines Bezirksvereins ist unseres Erachtens kaum ernst zu nehmen; höchstwahrscheinlich wird derselbe auch wohl bei allen einsichtsvollen Lesern der Verkehrs-Blätter gänzlich unbeachtet bleiben und ad acta gelegt werden.

Es verlohnt sich auch kaum, unsererseits näher auf den „Antrag" einzugehen; allein wir wollen der geschichtlichen Unkentniß des Herrn Antragstellers Rechnung tragen und Folgendes zur Sache aussprechen.

Unser Verein wurde im Jahre 1892 begründet und führte die Firma „Rechtsschutzverein Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Beamten". Von vornherein ist also schon die Bezeichnung „Deutsch" nicht „Preußisch" gewählt worden. Daß das Wort Rechtsschutzverein bald darauf in Rechtshilfsverein umgewandelt wurde, macht nichts zur Sache, ist durchaus belanglos. Im Jahre 1893 erfolgte sodann die Aufnahme in den Verband, nicht 1894, wie in dem Antrage gesagt ist.

Bei der dann folgenden raschen Entwickelung unseres Vereins, insbesondere wegen der Einführung mehrerer Wohlfahrtseinrichtungen außer der Rechtshilfsabtheilung, ergab sich die Nothwendigkeit, dem Vereine eine andere Firma, welche die gesammte Wirksamkeit desselben zu decken vermochte, zu geben.

Die Generalversammlung im Jahre 1894 in Berlin entschloß sich zur Einführung der jetzt bestehenden Bezeichnung. Diese wird denn auch wohl trotz des Aenderungsantrages jenes Bezirksvereins bestehen bleiben. Wir glauben auch, daß der Verband aus dieser doch jedenfalls nicht anstößigen Firma keinen Anstoß nehmen wird, unsern Verein, weil er sich eben „Deutsch" bezeichnet, abzuschütteln. Für so engherzig können wir den Verband nicht halten, wenigstens sind in demselben von den maßgebenden Faktoren bis heute dahin zielende Stimmungen nicht vernehmbar gewesen. Nunquam retrorsum!

Aber auch ganz abgesehen von allem diesen, vermögen wir das Wort Deutsch überhaupt als für uns unberechtigt oder ungeeignet nicht zu erkennen, im Gegentheil, es scheint dasselbe für unseren Verein um so mehr zu passen, als ja nicht bloß aus Preußen, sondern aus mehreren anderen Staaten Beamte als Vereinsgenossen sich bei uns zusammenfinden. Und was schadet denn nun eigentlich der Ausdruck des deutschen Charakters in unserer Firma dem sächsischen Vereinsabtheil in Leipzig? Woraus leitet dieser das Recht für sich her, uns zur Aenderung unserer Vereinsbezeichnung zu drängen mit der Sentenz, daß wir event. aus dem Verbande ausgeschlossen werden müßten? Diese Begründung erscheint bei oberflächlicher Betrachtung ja fast so, als ob unser Verein wegen seiner deutschen Firma unwürdig wäre, Verbandsmitglied zu sein! Ein solches, gelinde gesagt, unüberlegtes Vorgehen sieht wahrlich nicht darnach aus, die von dem großen Verbande auf den Schild gehobene Kollegialitätsgemeinschaft zu fördern, sondern ist, wenn man der Sache nun mal einen etwas ernsten Charakter verleihen will, sehr geeignet, die bisherige Einigkeit zu gefährden, eine Zersplitterung der Kräfte herbei zu führen. Jeder Flügelradträger-Verein sollte das Bestehende achten, das kommende Neue prüfen und das Beste darunter behalten; das thut der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein ebenfalls. Indem wir selber in unserem Verein genügend Arbeit haben und uns nur mit dieser und unserer weiteren Ausgestaltung beschäftigen, haben wir weder Zeit, noch fühlen wir uns dazu berufen, um die internen Einrichtungn anderer Kollegialvereine uns zu kümmern. Mögen diese sich deutsch oder beliebig anders bezeichnen, darüber maßen wir uns ein Urtheil nicht an. Nur soviel sei gesagt: je mehr das Wort „Deutsch" zum Ausdruck gebracht wird, desto angenehmer ist es uns, weil in diesem Worte im erweiterten Sinne der Begriff von „Einigkeit" enthalten ist.

Im Uebrigen haben wir schon mehrfach erklärt, daß es uns fern liegt, den Kollegialvereinen in den außerpreußischen Staaten in der Gewinnung von Mitgliedern Konkurrenz zu machen. Wir beschränken uns vielmehr darauf, diejenigen Beamten aufzunehmen, die sich freiwillg bei uns melden. Allen Vereinen wünschen wir fortgesetzten Zuwachs an Genossen und gute Entwickelung im Innern. Mit dem Erstarken der Einzelvereine hebt sich auch der Verband, auf dessen Kräftigung wir großen Werth legen, weil dieser mit der Zeit zu großer Wirksamkeit für alle Beamte berufen sein wird. Und daß dies unter seinem so tüchtigen und einsichtsvollen Vorstande zu Gunsten aller Zugehörigen geschehen möge, das hoffen wir zuversichtlich, das vermag überhaupt keiner mehr zu wünschen, als der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bemerkung der Schriftleitung. Zu diesen Ausführungen, welche wir dem Bezirksvorstand des Vereins der K. Sächs. Staatsbahnbeamten zu Leipzig zur event. Klarstellung seines Standpunktes vorgelegt haben, theilt uns derselbe mit, daß er zum geeigneten Zeitpunkt seine Erklärung sachlich und, wie er überzeugt sei, auch beweiskräftig abgeben werde. Bis dahin erscheint es uns nothwendig, entgegen unserer in voriger Nummer ausgesprochenen Absicht, eine abwartende Stellung einzunehmen.

Bezirks-Verein 53a (Straßburg i. Els.)

Am 6. März Abends, hielt der hiesige Bezirks-Verein eine außerordentliche General-Versammlung in seinem Vereins-Lokal „Walhalla" ab. Die Sitzung wurde um 8^{45} Min. durch den Vorsitzenden in Anwesenheit von 48 Mitgliedern eröffnet. Als erster Punkt stand auf der Tagesordnung die Berichterstattung der Rechnungs-Revisions-Kommission. Dieselbe hat die Rechnungslegung des Vorstandes seit Gründung der hiesigen Ortsgruppe bezw. des Bezirks-Vereins bis zum Schlusse des Jahres 1895 einer eingehenden Prüfung unterzogen und ihren Bericht in 3 Abschnitte, entsprechend der Entwickelung des Vereines, eingetheilt. Die Kommission hat einen Anlaß zur Beanstandung der vorgelegten Rechnung nicht gefunden und daher bei der Versammlung die Entlastung des Vorstandes beantragt, welche einstimmig ertheilt worden ist. Hiernach wurde das Protokoll der Sitzung vom 7. Febr. verlesen. Einwendungen gegen dasselbe wurden nicht erhoben. — Es folgten verschiedene geschäftliche Mittheilungen, unter anderen die Bekanntgabe der Abwickelung eines Betriebsunfalles auf dem hiesigen Centralbahnhofe am 26. Oktober v. Js., eines Abkommens mit der Kohlenhandlung von Gebr. Röchling, betreffend die Lieferung von Brennmaterialien für die Vereins-Mitglieder. — Nunmehr kam der vierte Punkt der Tages-Ordnung „Gründung eines elsaßlothringischen Landes-Vereins" zur Verhandlung. Die von dem Vorsitzenden entworfenen Satzungen mit von dem Schriftführer ausgearbeiteten Zusetzungen und Abänderungen wurden der Versammlung auszugsweise bekannt gegeben und letztere von dem Vorsitzenden ersucht, aus ihrer Mitte eine Kommission von vier Mitgliedern zur Durchberathung des Satzungenentwurfes zu wählen. Dieselbe soll nicht eine entgültige Feststellung der Satzungen vornehmen, sondern nur den Entwurf einer Prüfung unterziehen und etwaige wünschenswerthe Anordnungen bewirken. In die Commission wurden die Herren Stations-Vorsteher Feuerriegel, Güterexpedient Broich, Büreauassistent Steinhöfel und Zugführer Hieske gewählt, während der Vorsitzende und der Schriftführer ihr berathend zur Seite stehen.

Ungetheilte Freude erregte bei den Mitgliedern die thatkräftige Inangriffnahme der Bildung eines selbstständigen Vereines. Die geschäftliche Sitzung wurde um $10^1/_2$ Uhr Abends geschlossen.

Digitized by Google

Die vorerwähnte Commission hat nun am 9. und 18. d. Mts. zwei Sitzungen abgehalten, welchen der Vorsitzende und der Schriftführer beiwohnten. Der Satzungenentwurf wurde durchberathen. Er wird demnächst im Druck erscheinen und den auswärtigen Ortsgruppen und einzelnen Mitgliedern zur Begutachtung und Aeußerung zugesandt werdeu.

Somit wäre der erste Schritt zur Gründung eines „Reichseisenbahnbeamten-Vereines in Elsaß-Lothringen" gethan.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Freiberg.

Am 5. März hielt die hiesige Ortsgruppe in den festlich geschmückten Räumen des Etablissements zum „Bayrischen Garten" ein Konzert mit Ball ab. Obschon eine geringe, doch nicht ganz einflußlose Minderheit von Mitgliedern, die ihre kleinlichen persönlichen Interessen denen des großen Ganzen voranstellen und dadurch die gedeihliche Entwickelung des Vereins hindern, in letzter Zeit sich hier besonders bemerkbar gemacht und auch das geplante Vereinsvergnügen zu beeinträchtigen gesucht hat, so kann doch mit Genugthuung konstatirt werden, daß dasselbe recht harmonisch und gemüthlich verlaufen ist. Der geräumige Saal, welcher rings mit hohen Palmen umgeben war, und in geschmackvoller Anordnung mehrfach die Embleme unseres Standes zeigte, gewährte mit der reichen Fülle seiner Ausschmückung einen reizenden Anblick. Vom Orchester aus leuchteten die Signallaternen einer inmitten duftender Fichten aufgestellten naturgetreuen Lokomotive in den Saal hinein, auf dem auch eine Blockstation mit Signalmast errichtet war, die, von einem gewissenhaften Blockwärter bedient, den Beginn eines jeden Tanzes durch „Freie Fahrt" anzeigte. Das Konzert, vom hiesigen Stadtmusikchor in vollendeter Weise ausgeführt, bot eine geschmackvolle Auslese musikalischer Genüsse. In der Konzertpause brachte Herr Stationsassistent Hempel folgenden von ihm verfaßten Prolog, eine gegenwärtig bei uns recht zeitgemäße Mahnung, zum Vortrag:

Ein Kind, das dies Jahrhundert uns geboren,
Wuchs es so rasch und kräftig uns heran,
Bespöttelt erst von Zweiflern und von Thoren,
Das Kind der Zeit, die erste Eisenbahn.
Hat zu der Zeit, in der es einst entstanden,
Nur in beschränkten Gleisen sich's bewegt,
So findet heut' man es in allen Landen,
Wo die Kultur sich segenbringend regt.

Mit Eisenfesseln ist die Welt umzogen;
Nicht können selbst gigant'scher Berge Höh'n,
Der größten Ströme mächt'ge Wasserwogen
Dem Flügelrade dauernd widerstehn.
Es bahnte sich, des Menschen Geist verkündend,
Den Weg von Ost nach West, von Nord nach Süd,
Die fernsten Völker schnell und leicht verbindend.
Verbrüdernd das, was einst sich feindlich schied.

Und dieses Zeitkind, daß es sich entfalte
Und daß es seines eigenen Namens Ehr'
Sich ungeschmäht auf alle Zeit erhalte,
Schuf sich ein mächtiges Beamtenheer.
Ein Heer von Männern, die, der ernsten Pflichten
Stets eingedenk in reger Thätigkeit,
Mit Freuden ihren schweren Dienst verrichten
Und thun, was ihnen Ehr' und Pflicht gebeut.

Auch wir, mit Stolz darf ich es heute sagen,
Auch wir gehören diesem Stande an;
Wir dürfen selbstbewußt sein Zeichen tragen,
Das Flügelrad, 's Symbol der Eisenbahn.
Wir Alle stehen unter diesem Zeichen —
Drum flecht' ich hier auch diese Mahnung ein:
Laßt uns in Eintracht stets die Hände reichen,
Laßt in der That uns auch Kollegen sein!

Wir haben uns zum guten Zweck verbunden
Und schlossen uns zusammen im Verein:
Es soll in heit'ren und in trüben Stunden
Ein Jeder Glied des großen Ganzen sein!
Als solches nur allein soll er sich fühlen,
Dem Ganzen dienend seine Kräfte weihn
Und mit uns streben nach den höchsten Zielen:
Wir wollen einig, einig, einig sein!

Nach dem Konzerte gaben sich die Theilnehmer noch lange den Freuden des Tanzes hin, und erst mit dem Morgengrauen endete das Fest, welches mit Recht als ein äußerst gelungenes bezeichnet werden darf.

Ortsgruppe Borsdorf.

Am 5. März d. J. wurde in hiesiger Bahnhofsrestauration eine Versammlung abgehalten. — Zuerst wurden zwei Rechnungsprüfer für die Jahresrechnung 1895 gewählt, und zwar die Herren Aufseher Heilmann und Kröhner in Engelsdorf bez. Paunsdorf. Sodann hielt der Obmann, Herr Bahnhofsinspektor v. Odeleben, einen Vortrag über Erlebnisse in Elsaß-Lothringen während seiner Beschäftigung bei dem Eisenbahn-Kommissariat Straßburg im Jahre 1871. Hierbei wurden die damaligen eigenartigen Verhältnisse, das Zusammenwirken eines aus allen Gauen des neuerstandenen Deutschen Reiches rekrutirten Eisenbahnpersonales, — mit den verschiedenfarbigsten Staats- und Privatbahnuniformen versehen —, beleuchtet, über die Städte Straßburg, Metz, Diedenhofen und deren Sehenswürdigkeiten gesprochen und der damalige persönliche Verkehr mit den Franzosen bez. Elsaß-Lothringern geschildert. Schließlich gedachte Redner der noch jetzt sehr häufig zum Kampf gegen die deutschfeindlichen Elemente, besonders auf kleineren, abgelegenen Stationen gezwungenen Elsaß-Lothringer Berufsgenossen und leerte auf ihre Ausdauer und ihr Wohlergehen ein Glas. — Die Versammlung war gut besucht und wurde durch das Erscheinen von Berufsgenossen aus Leipzig und Wurzen besonders geehrt.

Ortsgruppe Neustadt i. Sa.

Am 21. März d. Js., Abends 9 Uhr fand in der hiesigen Bahnhofs-Restauration nach vorhergegangener Verhandlung des Vertrauensmannes der zur Ortsgruppe Sebnitz gehörenden hiesigen Hebestelle, Herrn Bahnhofs-Inspektor Seifert die längst erwünschte Konstituirung einer selbständigen Ortsgruppe statt. Dieselbe zählt 43 Mitglieder, von denen 11 bisher der Ortsgruppe Sebnitz angehörten und 32 sich dem segensreich wirkenden Vereine der Beamten neu anschlossen.

Gewählt wurden Herr Stations-Assistent Schöne als Obmann,
„ „ „ Jacob als Stellvertreter,
„ „ „ Fritzsche als Kassirer,
„ Exped.-Hilfsarb. Lieber als Schriftführer
und Herr „ „ Henker als Stellvertreter

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

über folgende Zuwendungen:

a. zur allgemeinen Unterstützungskasse, unmittelbare Vereinnahmung.

238,74	Mk.	Vortrag von letzter Quittung.
5,—	„	Geschenk des Herrn Schirrmeister Seeliger in Zittau.
3,—	„	„ „ „ Aufseher Weber in Steinbach.
3,70	„	aus der Sammelbüchse auf Bahnhof Wolkenstein.
8,—	„	von der Ortsgr. Werdau, Ueberschuß vom Sommerfest 1894.
—,10	„	Geschenk des Herrn Stat.-Assist. Fichtner in Buchholz.
8,24	„	von der Ortsgruppe Plauen i. V., und zwar: 4,— Mk. Geschenk des Herrn Restaurat. Theißig, 4,24 Mk. Sammelgelder, Fundgebühr, Spielgewinn und Auktionserlös.
20,60	„	Zuwendung der Ortsgruppe Flöha, Sammelgelder.
2,—	„	„ „ „ „
31,30	„	„ „ „ Schönheide, Ergebniß einer Christbaumverloosung und Sammelgelder.
7,84	„	Zuwendung der Ortsgruppe Nossen, versch. Gewinne.
4,—	„	„ von Herrn Bahnhofs-Inspektor Zimmermann, Erdmannsdorf.
9,31	„	Zuwendung der Ortsgruppe Nossen, Zinsen v. Wirthsch.-Sparverein pro 1895.
15,40	„	Zuwendung der Ortsgruppe Wolkenstein, Ueberschuß beim Vereinsvergnügen.
25,—	„	Zuwendung des Herrn Lokomotivführer Wagler in Annaberg.
5,—	„	Zuwendung der Ortsgruppe Zeitz, Ueberschuß bei einer Festlichkeit.
—,25	„	Zuwendung der Ortsgruppe Plauen i. V.
387,48	Mk.	Gesammtsumme pro 1895.

b. zur besonderen Wittwen- und Waisenkasse, unmittelbare Vereinnahmung.

158,66	Mk.	Vortrag von letzter Quittung.
23,18	„	Gesammelte Gelder bei einer Vereinigung von Beamten pp. der Station Aue, durch Herrn Stat.-Assist. I Fischer.
5,—	„	Geschenk des Herrn Schirrmeister Seeliger, Zittau.
2,20	„	Zuwendung der Ortsgruppe Pirna, Auktionsergebniß.
16,10	„	„ „ „ Freiberg, „
—,90	„	„ d. Hrn. Bahnh.-Insp. Schmidt, Schmölln i. S.-A.
1,—	„	„ des Herrn Oberschaffner Heinemeyer, Riesa.
25,17	„	„ der Ortsgruppe Riesa.
2,—	„	„ von 4 Eisenbahnbeamten aus Grottau, Zeitz, Zwötzen und Greiz, gestiftet nach ernster Arbeit in Dresden.
1,—	„	Zuwendung von Mitgliedern in Pommritz.
36,—	„	„ der Ortsgruppe Meißen, Reinertrag einer von Herrn Branddirektor Oeser veranstalteten Vorstellung.
—,24	„	Zuwendung des Herrn Stat.-Assistent I Glöckner, Meißen.
—,50	„	„ „ „ Diätist Beyer, Olbernhau.
—,34	„	„ „ „ Werkführer Kalk, Leipzig.
—,50	„	„ der Güterverwaltung Chemnitz.
10,—	„	„ „ Ortsgruppe Großenhain.

Digitized by Google

16,29	Mk.	Zuwendung	der	Ortsgruppe Großpostwitz.
8,56	„	„	„	Bezirkskasse Bautzen.
18,—	„	„	„	Ortsgruppe Bautzen, abgetr. Gratifikation das. Beamten.
2,55	„	„	„	Ortsgr. Plauen i. V., Emballagen-Erlös.
1,—	„	„	„	Ortsgruppe Pirna, Fundgeld.
9,72	„	„	„	„ Warnsdorf, Sammelgelder.
—,90	„	„	des	Herrn Exped.-Hilfsarb. Ludwig, Eibau.
—,27	„	„	„	„ Bahnmeister Pest, Eibau.
—,05	„	„	„	„ Lokomotivführer Kühn, Zittau.
5,—	„	„	„	„ Billeteur Nahrendorf, Gößnitz.
7,10	„	„	der	Ortsgruppe Bautzen.
5,68	„	„	„	„ „ (durch Herrn Obmann Müller).
3,15	„	„	„	„ Greiz, Sammelgelder.
25,—	„	„	„	„ Oelsnitz i. V.
99,67	„	„	„	„ Leipzig.
25,—	„	„	des	Herrn Lokomotivführ. Wagler in Annaberg.
5,—	„	„	der	Ortsgruppe Zeitz, Ueberschuß bei einer Festlichkeit.
515,73	Mk.	Gesammtsumme	pro	1895.

Allen edlen Gebern ein herzliches „Vergelt's Gott!"

Chemnitz, am 14. März 1896.

Der Hauptvorstand.

Quittung und Dank

für folgende Zuwendungen für die allgemeine Unterstützungskasse und die sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins.

7011,09	Mk.	Vortrag aus letzter Veröffentlichung.
146,50	„	a. d. Bezuge v. Uhren u. Goldwaaren 1895 (A. Költzsch)
1,—	„	Geschenk einer Waise.
15,—	„	von Ortsgr. Meißen, Ueberschuß eines Stiftungsfestes.
1,66	„	„ „ Schwarzenberg, a. d. Cig.-Bez. (Hr. Bahnverw. Bulpius in Oberrittersgrün).
500,79	„	aus dem Bezug von Kalendern.
50,—	„	von Ortsgruppe Riesa.
0,50	„	Erl. a. Cig.-Abschn., gesp. v. Schützen-Emil in Großbauchlitz.
0,30	„	v. Hrn. Sekr. Metzner in Dresden, Erl. f. eine leere Kiste.
173,68	„	v. Ortsgr. Leipzig: 86,39 Mk. a. d. Cig-Bez.. 41,07 Mk. a. d. Verk. v. Billets, 2,20 Mk. Erlös aus Cig.-Abschn., 44,02 Mk. Sonstige Einnahmen.
0,80	„	von Ortsgruppe Königstein.
1,—	„	v. Hrn. Packer Hecht in Dürr-Röhrsdorf, Erl. a. Cig.-Abschn.
20,—	„	von Ortsgruppe Zeitz aus dem Cig.-Bez.
1,53	„	Erlös a. 10,2 kg Bleistaniol (Ortsgr. Döbeln 0,08 Mk., Riesa 0,07 Mk., Hr. Bur.-Diener Wilsenach in Dresden 0,13 Mk., Großenhain 0,24 Mk., Königstein 0,15 Mk., Bautzen 0,20 Mk., Altenburg 0,15 Mk., Hrn. Inspektor Zimmermann in Bad Elster 0,50 Mk.
500,—	„	von Ortsgr. Dresden, Ertrag eines Wohlthätigkeitsfestes.
155,18	„	Gewinn-Antheil aus d. Feuerversf.-Prämien i. J. 1895.
158,15	„	von Ortsgr. Altenburg: 100,— Mk. aus dem Cig.-Bez., 58,15 Mk. Ertrag einer Christbaum-Verloosung.
83,86	„	von Ortsgr. Crimmitschau: 18,43 Mk. gesammelt bei einem Vereinsvergnügen, 15,43 Mk. Ertrag einer Christbaumfeier, 50,— aus der Wirthschafts-Kasse.
945,46	„	Ueberschuß aus den Zwanglosen Heften 1—9.
1650,—	„	ungef. Gewinn aus den Weihnachtsbezügen.
11416,50	Mk.	im Ganzen i. J. 1895.

Allen Förderern herzlichen Dank!

Chemnitz, den 20. März 1896.

Der Hauptvorstand.

Bezirk Chemnitz.

In der namentlich von auswärts gut besuchten Bezirks-Hauptversammlung vom 15. März a. c. wurde nach Erstattung der üblichen Jahres-, Kassen- und Prüfungsberichte ꝛc. und nach erfolgter Entlastung des Bezirksvorstandes zur Berathung der weiteren Vorlagen geschritten und folgende der Abgeordneten-Versammlung vorzulegenden Beschlüsse gefaßt:

1. Die Abgeordneten-Versammlung wolle beschließen, daß der Beamtenverein mit den bestehenden 2 Krankenunterstützungsvereinen in Chemnitz und Dresden in Verbindung trete, um zu erwägen, ob unter Antheilnahme des Beamtenvereins die Krankenversicherung eine Erweiterung bez. Erleichterung erfahren und insbesondere auch auf das Fahr- und Maschinendienstpersonal ausgedehnt werden kann. Zu diesem Zwecke ist eine Kommission zu wählen, die mit den Vorständen der genannten 2 Krankenkassen diese Angelegenheit gemeinschaftlich zu erörtern und zur nächsten Abgeordneten-Versammlung über das Ergebniß Bericht zu erstatten hat.
2. Die Abgeordneten-Versammlung wolle beschließen, alljährlich bis auf Weiteres 1000 Mk. aus Landesvereinsmitteln für Stipendienzwecke auszuwerfen und diesen Betrag Fachschulen oder höhere Lehranstalten besuchenden Söhnen von Vereinsmitgliedern zukommen zu lassen. Der Bezirksverein Chemnitz wird zu diesen 1000 Mk. event. noch einen weiteren Beitrag aus eigenen Mitteln erstmalig hinzuschießen.
3. Die Abgeordneten-Versammlung möge auf Grund des einstimmig gefaßten Beschlusses der Bezirks-Hauptversammlung in Erwägung ziehen, ob es unter den obwaltenden Umständen zweckmäßig erscheine, vom 1. Januar 1897 ab die Monatssteuer von 30 Pfg. auf 60 Pfg. festzusetzen und dafür das Sterbegeld von 60 Mk. auf 100 Mk. zu erhöhen, sowie jedem Mitgliede die Zeitung ohne jedwede andere Gegenleistung zuzustellen.

Die Mittheilung, daß vorbereitende Schritte zur Gründung einer Kautions-Bürgschafts-Genossenschaftskasse eingeleitet seien, wurde freudigst begrüßt, würde doch hierdurch Manchem eine große Sorge abgenommen werden.

Um jedem Mitgliede Gelegenheit zu bieten, seine Meinung zu äußern, bevor diese Anträge durch Beschluß der Abgeordneten-Versammlung Rechtskraft erlangen, werden die geehrten Herren Ortsgruppen-Vorstände dringend gebeten, diese Beschlüsse in Ortsgruppen-Versammlungen oder sonstwie einer sachlichen Besprechung zu unterziehen und das Ergebniß bis spätestens den

18. April ds. Js.

mittheilen zu wollen. Namentlich gilt dies bezüglich der mit der Organfrage verbundenen Steuererhöhung.

Wir machen schon jetzt darauf aufmerksam, daß vor der Eröffnung der den 26. April stattfindenden Abgeordneten-Versammlung eine Vorbesprechung der Abgeordneten des Chemnitzer Bezirks stattfinden wird.

Laut Beschluß der Bezirks-Hauptversammlung sind stimmberechtigt je 1 Abgeordneter der Ortsgruppen Flöha, Glauchau, Rochlitz, Waldheim, Wüstenbrand, Frankenberg, Olbernhau, Buchholz, Schlettau und Neuhausen. Die Abgeordneten der Ortsgruppen Riesa, Wolkenstein, Narsdorf, Döbeln, Lugau, Mittweida, Reitzenhain, Zwönitz, Meerane und Ehrenfriedersdorf haben in diesem Jahre nur berathende Stimme.

Besondere Bekanntmachung hierüber folgt noch.

Chemnitz, den 19. März 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Kreyßig,	Schneider,	Münzel,
Vorsitzender.	Kassirer.	Schriftführer.

Ortsgruppe Chemnitz.

Zur Besprechung der vorersichtlichen Anträge findet Montag, den 30. März d. J., Abends 8½ Uhr, im „Hotel zu den vier Jahreszeiten" eine **Ortsgruppen-Versammlung** statt. — Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten.

Chemnitz, den 19. März 1896. **Der Vorstand.**

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Sigmaringen.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet am Sonntag, den 19. April cr., von Nachm. 2½ Uhr ab in Scheer statt. Tagesordnung und Versammlungslokal werden durch Umlaufschreiben rechtzeitig bekannt gegeben.

Die tit. Herren Mitglieder und Kollegen mit ihren werthen Familienangehörigen werden dringendst und höflichst ersucht, sich recht zahlreich an der Versammlung betheiligen zu wollen. Nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten findet **Streichkonzert** statt.

Sigmaringen, den 18. März 1896.

Mit kollegialischem Gruße

Der Bezirks-Vorstand.

Kutter, Vorsitzender. Welte, Schriftführer.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Mannheim.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** findet Samstag, den 25. April l. J. im Vereinslokale (Bahnhofwirthschaft Nagel) statt. Beginn der Versammlung Abends 9 Uhr. Tagesordnung laut § 15 der Satzungen. Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder werden gebeten, sich gemäß § 17 der Satzungen vertreten zu lassen.

Mannheim, den 22. März 1896. **Der 1. Vorsitzende.**

Bezirksverein Konstanz.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** findet Sonntag, den 26. April, Nachmittags 3 Uhr beginnend, im Vereinslokal „Café Viktoria" dahier statt.

Tagesordnung gemäß § 15 der Satzungen.

Um zahlreiche Betheiligung wird gebeten. Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder wollen sich vertreten lassen.

Konstanz, den 23. März 1896.

Der Bezirksvorstand.
Rödel.

Bezirksverein Waldshut.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** (gemäß § 15 der Satzungen) findet am Sonntag, den 19. April, im Vereinslokale („Löwenbrauerei") statt, und zwar mit Rücksicht auf die auswärtigen Mitglieder **Nachmittags ½5 Uhr.** Möglichst zahlreiches Erscheinen wird erwartet.

Dienstlich verhinderte Mitglieder wollen sich nach § 17 der Satzungen vertreten lassen. Etwaige Anträge sind nach § 15 Abs. 4 rechtzeitig einzubringen.

Waldshut, den 16. März 1896.

Amberg, I. Vorsitzender.

Digitized by Google

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betrifft die Vereinskassen-Verhältnisse.

Die bisherige räumlich getrennte Kassenführung (Herr Surkemper Vereinsbeiträge ꝛc., Vereinsbureau alle übrigen Gelder) hat für die Vereinsverwaltung sowohl, als auch für die Vereinsorgane manche Unbequemlichkeiten und Weiterungen im Gefolge gehabt. Wir haben deshalb die Kassengeschäfte dergestalt vereinigt, daß Herr Hauptkassirer Surkemper sich seiner Aufgaben im Vereinsbureau zu entledigen hat.

Somit ersuchen wir alle, die es angeht, Vereinsgeldsendungen aller Art nur unter der Adresse:

An die Vereinskasse des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, Leopoldstraße Nr. 1, Hannover.

einzusenden und dabei immer genau anzugeben, wofür die Gelder bestimmt sind.

Hannover, den 9. März 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

Ch. Schirmer,	Fleckner,	Schwitzky,	Surkemper,
Direktor.	Schriftführer.	Buchhalter.	Hauptkassirer.

Betr. Spar- und Darlehnskasse.

Spareinlagen werden nicht allein von den Vereinsmitgliedern, sondern auch von deren Familienangehörigen angenommen. Es werden 3½ % Zinsen darauf vergütet. Antheilscheine à 50 Mk. werden noch abgegeben. Neben 3½ % Zinsen haben diese Gelder auch Antheil an der Dividende. Letztere betragen für 1895 ein Prozent.

Vereinsabzeichen à 50 Pfg. sind wieder vorräthig; wir bitten um Bestellung.

Verbandsmitgliedskarten à 10 Pfg. können wieder abgegeben werden. Die dafür aufkommenden Beträge verbleiben den Ortsgruppenkassen.

Betreffs der **Sterbekasse** und der **Pensionszuschußkasse** sind die umgearbeiteten Satzungen der Königl. Regierung wieder eingereicht. Bei der persönlichen Unterredung mit dem Herrn Regierungs-Präsidenten von Brandenstein hat dieser bereitwilligst die Beschleunigung der Angelegenheit zugesagt. Trotzdem bleibt es zweifelhaft, ob in der nächsten Generalversammlung schon der Beschluß der beiden Ministerien vorgelegt werden kann. Jedenfalls hat es aber den Anschein, als ob nunmehr die Genehmigung gesichert wäre.

Betr. Rabattverhältniß mit Jul. Sommer, Stuttgart, Desinfektionsfabrik.

Zur Beseitigung aufgetauchter Mißverständnisse wird mitgetheilt, daß die vorstehende Firma folgende Preisermäßigungen gegen Baar gewährt: Auf Kaffee, Fleischextrakte, Pepton, Delikatessen und Wurstwaaren 2 %, auf sämmtliche übrigen Artikel, z. B. Desinfektionsmittel, Verbandsmittel, Parfümerien, Toilettensachen, Seifen, Waschartikel, Cigarretten aber 8 %. Neue Preislisten nebst Broschüre giebt die Firma auf Wunsch gratis ab, bezw. versendet solche.

Betreffend Kautionsstellung.

Zu sehr günstigen Bedingungen bewirken wir Kautionsstellungen in jeder beliebigen Höhe ohne Bürgschaft für alle Beamten, ob Vereinsmitglieder oder nicht. Bereits gestellte Kautionen können beliehen werden. Anträge nimmt entgegen

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Bezirk Bremen.

Die nächste **Monats-Versammlung** findet Umstände halber nicht am 5. April cr. sondern am **12. April cr.** statt.

Tages-Ordnung: Berathung der Statuten der Sterbe-Beihilfskasse; Bericht der Fahnenkommission; Kranzspende, sowie Einziehung der Beiträge.

Bremen, den 23. März 1896.

Martin, Vorsitzender.

Ortsverein Herbesthal.

Am Sonntag, den 12. April findet **Quartals-Versammlung** im „Hotel Herren" hierselbst statt. Beginn 8½ Uhr Abends.

Tagesordnung: 1. Besprechung über die Spar- u. Darlehnskasse. 2. Besprechung über die Generalversammlung am 19. April in Hannover. 3. Etwaige andere Vereinsangelegenheiten.

Der Vorstand.

Bezirksverein 53a (Straßburg i. Elsaß).

Den Herren Vereinsmitgliedern zur Nachricht, daß die nächste Versammlung des Charfreitages wegen nicht am 3., sondern erst am 10. April ds. Js. in dem Vereinslokale „Walhalla" abgehalten wird. Tagesordnung: 1. Landesvereinssache. 2. Geschäftliche Mittheilungen. Anfang 8½ Uhr.

Der Vorsitzende.
Hörner.

---

30. Bezirk (Magdeburg).

Charfreitag, den 3. April 1896, Nachmittags 3 Uhr, in der goldenen Krone (Berliner Straße) **Versammlung.**

I. Die Gotthardbahn. Erläutert durch ein Modell, Karten und Photographien. Herr Betriebs-Sekretär Kuhbaus.
II. Weiterer Ausbau der Bezirks-Einrichtungen.

Kollegen-Nichtmitglieder sind als Gäste willkommen.

Der Bezirks-Vorstand.

Ortsgruppe Goslar.

Am Sonntag, den 29. März d. J., Nachmittags 5 Uhr, findet **Versammlung** im Hotel „Zum Schützenhofe" hierselbst statt.

Goslar, den 24. März 1896.

Der Vorstand.
J. A.: Köhler, Schriftführer

Bezirk Braunschweig.

Zu der am Sonnabend, den 11. April cr., Abends 9 Uhr, im Hotel „Preußischer Hof" stattfindenden **Monatsversammlung** werden die Herren Mitglieder hiermit höfl. eingeladen.

Die **Jahres-Hauptversammlung** des Ortsvereins Braunschweig findet am Sonntag, den 10. Mai cr., Nachmittags 4 Uhr, im Hotel „Preußischer Hof" statt. Zu recht zahlreichem Besuche wird höflichst eingeladen. — An demselben Tage und an derselben Stelle, Abends 8 Uhr, findet zu Ehren des Geburtstages Sr. Kgl. Hoheit des Prinzen Albrecht ein **Commers** statt. Eine recht rege Betheiligung ist erwünscht, auch sind Gäste willkommen.

Braunschweig, den 23. März 1896.

Der Vorstand.

Rabattgewährungen in Berlin für die Mitglieder des D. E.-B.-V.'s.

(Fortsetzung aus Nr. 11).

Stahlwaaren.

G. Brucklacher, Messer-Fabrik, Berlin S., Oranienstraße 43, gewährt 6 % Rabatt auf Messer, Scheeren, Waffen, Werkzeuge und sonstige Stahlwaaren.

Sattlerwaaren.

Otto Hertel, Sattlermeister, Berlin C., Rosenthalerstraße 66, gewährt 5 % Rabatt auf alle Reise-Effekten, Koffer, Taschen, Albums, Hosenträger, Schulmappen, Etuis, Portemonnaies, Brieftaschen und feine Lederwaaren.

Nähmaschinen.

1. Hammann & Funke, Nähmaschinen-Fabrik, Berlin NW., Thurmstraße 73, gewähren 5 % Rabatt auf alle hauswirthschaftlichen Maschinen. Spezialität: Nähmaschinen.

2. Singer Co. (vormals G. Neidlinger) Berlin W., Kronenstraße 11 und Leipzigerstraße 86, gewähren 20 % Rabatt auf alle Nähmaschinen ihrer Fabrikation.

Gummiwaaren, chirurgische und technische, Bruchbänder ꝛc.

C. A. Knoll (Inhaber: Herm. Hoffmeister), Berlin SW., Oranienstraße 125, gewährt 10 % Rabatt auf Gummischläuche und Spielwaaren, 5 % Rabatt auf chirurgische und technische Gummiwaaren.

Buch- und Musikalien-Handlung.

Rudolph Hertzberg, Berlin NW., Wilsnackerstraße 12 pt., gewährt 10 % Rabatt auf sämmtliche Bücher mit Ausnahme der Schulbücher, Gesangbücher und Zeitschriften, 20—33⅓ % Rabatt auf Musikalien, 10 % Rabatt auf gebundene Musikalien.

Mehl und Kolonialwaaren.

1. Paul Schönberg, Berlin SW., Gneisenaustraße 97, Versandgeschäft für Mehl und Kolonialwaaren. — Abtheilung II (für Butter, feine Fleischwaaren ꝛc.) gewährt 3½ % Rabatt auf sämmtliche Waaren.

2. Franz Babel, Berlin NW., Lübeckerstraße 37, gewährt 8 % Rabatt auf Wein, Cognac, Jamaika-Rum und Cigarren, 3 % Rabatt auf rohe und gebrannte Kaffees, Thee und Cacao, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate.

Photographie.

1. C. A. Müller, Berlin N., Chausseestraße 40, gewährt 10 % Rabatt auf alle photographischen Aufnahmen.

2. Photograph. Gesellschaft „Luisenstadt" (Hugo Strube & Co.), Berlin S., Prinzenstr. 16, gewährt 15 % Rabatt für jede Art Porträt-Photographie. Gruppenbilder, Vergrößerungen nach jedem vorhandenen, selbst verblichenen Bilde unter Garantie künstlerischer Vollendung.

3. A. Schröder, Berlin O., Gr. Frankfurterstraße 117, gewährt 10 % Rabatt auf Porträts und Gruppenbilder, Vergrößerungen von kleinen Bildern bis Lebensgröße.

Hotels.

1. Wust's Hotel „Stadt Köln", Berlin, Mittelstraße 47 (dicht bei „Unter den Linden" und Bahnhof Friedrichstraße). Zimmer von 1,50 bis 3 Mk. 10 % Rabatt.

2. Hotel „zum grünen Baum", Berlin SW., Krausenstr. 56/58. 10 % Rabatt. Zimmer in allen Preislagen. Prompte und reelle Bedienung.

3. Hotel „Silesia", Berlin, Friedrichstraße 96. 10 % Rabatt auf Logis. 60 elegant und komfortabel eingerichtete Zimmer von 2,50 Mk. an.

4. Gasthof „zum Anhalter Bahnhof" (Wilh. Rothe), Berlin SW., Bahnhofstr. 2 (am Anhalter Bahnhof) gewährt 25 % Rabatt auf Wohnung. Zimmer für 1,25 Mk. inkl. Licht und Bedienung.

5. Hotel „Kronprinz" (C. Kohlis), Berlin NW., Louisenstr. 30 (Ecke Schiffbauerdamm, dicht neben dem Reichstagshause, 3 Minuten von „Unter den Linden" und „Bahnhof Friedrichstraße". Herrliche freie Lage. Einfache Eleganz. Mäßige Preise.

Sargmagazin und Beerdigungs-Institut.

E. Lamprecht, Tischlermeister, Berlin C., Alte Schönhauserstraße 9, gewährt 5 % Rabatt. Größtes Lager von Holz- und Metallsärgen. Permanente Ausstellung dekorirter Särge.

(Schluß folgt in nächster Nummer).

Digitized by Google

Nr. 14. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 2. April 1896. München.

Zur gef. Beachtung!

Vom 1. dss. Mts. befinden sich Schriftleitung und Geschäftsstelle in Leipzig, **Dörrienstraße 3.** Wir bitten alle Sendungen von jetzt ab dorthin adressiren zu wollen.

Leipzig, den 1. April 1896.

Hochachtungsvoll

Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten.

Von Augustin-Berlin. (Schluß aus Nr. 12.)

Wenn ich zum Schluß noch einen Blick auf Amerika werfe, so ist Ihnen allen bekannt, daß die dortigen Eisenbahnverhältnisse, entsprechend ihrer Entwickelung, ein ganz anderes Gepräge haben, als bei uns in Europa. Das große dortige Bahnnetz entwickelte sich allmählich aus der Privatspekulation. Ein Eisenbahngesetz oder überhaupt eine gesetzliche Beinflussung dieser Privat-Betriebe war nicht vorhanden. Erst am 4. Februar 1887 wurde durch § 20 des Bundesverkehrsgesetzes dem Bundsverkehrsamte in Washington die Ermächtigung ertheilt, jährlich Berichte von den Eisenbahnen über ihre gesammte Geschäftsführung und deren Ergebnisse einzufordern. Damit ist wenigstens der erste Schritt geschehen, die zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nothwendigen Maßregeln durch gesetzliche Bestimmungen zu sichern; wie weit diese Bestimmungen sich auf die Arbeitszeit der Beamten beziehen werden, ist allerdings sehr fraglich. Eine gesetzliche Regelung begegnet dort viel größeren Schwierigkeiten als bei uns, weil die Angestellten in den uns beschäftigenden Dienstzweigen nicht Beamte, sondern Tagesarbeiter sind. Sie können jeden Augenblick entlassen werden, wenn Letzteres auch selten ohne Grund geschieht, da den Verwaltungen daran liegt, sich tüchtige Kräfte zu erhalten. Die Maschinen- und Fahrbeamten werden nach Tripp (Fahrten) bezahlt, während bei Urlaub, Krankheit, Entlassung nichts gezahlt wird. Es ist dies Verfahren ein mächtiger Reiz für die Beamten, und dieselben suchen möglichst große Leistungen zu erzielen.

Ich schließe hiermit meine Aufzählung, die die hauptsächlichsten Staaten umfaßt. Werfen wir einen Rückblick auf dieselbe, so hat der kleinste Staat, die Schweiz, die geringste Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten. Viel wichtiger ist aber, daß die betreffenden Bestimmungen in der Schweiz auch am besten durchgeführt werden. Der Grund hierfür liegt in der strengen Beaufsichtigung durch den Bundesrath und in den Strafbestimmungen, welche in anderen Ländern fehlen. Der weitesten gesetzlichen Ausdehnung fähig ist die Arbeitszeit in Rußland, bis zu 24 Stunden. Ich glaube, daß man gegen die gesetzliche Normirung dieser Arbeitszeit unter allen Umständen Protest erheben muß. Wenn auch außergewöhnliche Umstände, wie z. B. eine Mobilmachung oder eine große Epidemie, bei der nur 50 Prozent der Angestellten dienstfähig bleiben, an einzelnen Tagen eine solche Arbeitszeit erfordert, so darf dieselbe niemals als für den normalen Verkehr möglich ausgesprochen sein. Meine persönlichen Erfahrungen beziehen sich hauptsächlich auf die preußischen Bahnen, die jetzt meistens dem Staate angehören. Wenn in Preußen gesetzlich als Maximum eine 14-stündige ununterbrochene Dienstzeit festgesetzt ist, so kommt dies Maximum doch nur bei den leichteren Dienstarten zur Anwendung. So fährt der Lokomotivführer bei Personen- und Schnellzügen gewöhnlich nur 3—5 Stunden, hat dann 1 bis 2 Stunden Ruhe und fährt mit seiner Maschine denselben Weg zurück, hat also im Ganzen höchstens 10 Stunden Dienst. Etwas schwerer ist der Dienst bei den Güterzügen. Der Rangierdienst dauert höchstens 12 Stunden mit Unterbrechungen, die wenigstens die nöthige Zeit zum Essen lassen.

Auch das Zugbegleitungspersonal hat namentlich bei Schnellzügen, die selten anhalten, mit einer 14-stündigen Maximaldienstzeit einen bequemen Dienst. Etwas schwerer ist derselbe bei den Personenzügen, am schwersten bei den Güterzügen.

Die Stations- und Bahnbewachungsbeamten haben an belebten Stationen und Strecken ebenfalls selten über 12 Stunden Dienst. Im Allgemeinen sind die preußischen Eisenbahnangestellten mit ihrer Arbeitszeit zufrieden und Wünsche nach einer Aenderung haben gewöhnlich andere Gründe. Wenn z. B. die auf Güterzügen fahrenden Beamten die Schnell- und Personenzüge zu fahren wünschen, so liegen die Gründe nicht nur in der geringeren Arbeitszeit, sondern

Digitized by Google

in den größeren Nebeneinnahmen, sowie in der besseren Beschaffenheit der Maschinen und Wagen bei letzteren.

Wie überall im Leben, so sucht auch hier Jeder für sich möglichst große Vortheile zu erreichen, und es ist, wenn auch nicht zu billigen, so doch vom menschlichen Standpunkt aus erklärlich, daß der Eisenbahn-Angestellte bei seiner im Interesse des Betriebes nothwendig erachteten Verwendung an den eigenen Vortheil denkt.*)

Die Ergebnisse unserer vorstehenden Betrachtungen fassen wir in folgenden Sätzen zusammmen:

1) Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn-Angestellten und die Rücksicht auf die von ihr abhängige Sicherheit des Eisenbahnbetriebs fordern, daß die Dienstzeit der Angestellten eine bestimmte Grenze nicht überschreite. Diese Grenze muß verschieden sein, je nach der mit dem betreffenden Dienstzweige verbundenen Verantwortlichkeit und Anstrengung.

Jeder Dienstzweig im äußeren Eisenbahnbetrieb ist mit Verantwortlichkeit verbunden. Die größte Verantwortung tragen die Lokomotivbeamten, welche gleichzeitig den schädlichen Einwirkungen der Eisenbahnfahrt am meisten unterliegen und bei Unfällen selbst in die größte Gefahr kommen, nächst ihnen das mit dem Stations-, Signal-, Weichensteller- und Bahnbewachungsdienst betraute Personal, endlich die Zugbegleitungsbeamten, wobei nicht zu verkennen ist, daß die Fortschritte der Technik die Verantwortlichkeit verschiedener Dienstzweige und die Möglichkeit der Gefährdung durch Einzelne wesentlich vermindert haben. (Centralweichen, Blocksystem, Luftdruckbremsen u. s. w.)

Auch innerhalb der einzelnen Dienstzweige ist die Verantwortlichkeit eine verschiedene, je nachdem der Dienst auf Stationen und Strecken mit starkem oder schwachem Verkehr, auf Schnell- und Personenzügen oder Güterzügen, oder Rangirmaschinen, mit guten neuen oder minderwerthigen älteren Betriebsmitteln ausgeübt wird.

2) Es muß hervorgehoben werden, daß bei der Bestimmung der Dienstzeit die individuellen und äußeren Verhältnisse zu berücksichtigen sind: Gesundheit und Rüstigkeit der Beamten, Einkommen beziehungsweise die Abhängigkeit derselben von der Dienstzeit, Verpflegung während der Fahrt, Schlafgelegenheit außerhalb der Station u. s. w.

Ferner ist hervorzuheben, daß außergewöhnliche Ereignisse, Epidemien, Kriege u. s. w. die Dienstzeit nicht immer an eine gewisse Grenze binden können.

Niemals jedoch darf diese Grenze überschritten werden aus einseitiger Rücksichtnahme auf Ersparniß an Beamten oder große Einnahmen.

3) Die aus verschiedenen Ländern (Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Rußland, Frankreich, Schweiz) vorliegenden Bestimmungen über die Dienstzeit sind theils nicht ausreichend, theils dadurch an ihrem Werthe beschränkt, daß ihre Durchführung nicht durch genügende Aufsicht gesichert wird, besonders den Privatbahnen gegenüber. In England und Amerika, wo nur Privatbahnen bestehen, ist die Frage der Dienstzeit noch nicht über das Stadium der parlamentarischen Erwägung hinausgekommen.

4) Unter Berücksichtigung aller Verhältnisse sind bei normalem Verkehr folgende Grundsätze zu empfehlen:

Das Maximum der ununterbrochenen täglichen Dienstzeit beträgt für das Maschinenpersonal 10—12 Stunden, für das Stations-, Signal-, Bahnbewachungs-, Weichensteller- und Zugbegleitungspersonal 12—14 Stunden.

Erfordert der Betrieb eine Theilung der Maximal-Dienstzeit, so ist täglich auf eine ununterbrochene Ruhepause von acht Stunden Bedacht zu nehmen.

Die Wege von und zur Wohnung bei weiterer Entfernung, sowie die Dienstpausen, die weniger als drei Stunden betragen, sind in die Dienstzeit einzuschließen.

Mindestens alle zehn Tage ist eine vierundzwanzigstündige Ruhepause, jährlich wenigstens ein vierzehntägiger Urlaub, dessen Dauer mit dem Dienstalter steigt, nothwendig.

Die Dienstzeit würde demnach betragen:

	täglich Stunden	monatlich Stunden	jährlich Stunden
für das Maschinenpersonal . .	10—12	270—374	3105—3726
für das übrige Personal . . .	12—14	324—378	3726—4347

Die Dienstzeit ist möglichst unabhängig vom Einkommen zu gestalten.

Eine wirksame Durchführung von Bestimmungen über die Dienstzeit von Eisenbahnangestellten ist nur möglich durch staatlich bestellte Kommissare mit Vollzugs- und Strafgewalt.

*) Wir können diesen Satz nicht ganz unwidersprochen lassen. Die Beamten thun mit wohl ganz seltenen Ausnahmen durchgängig mit Lust und Liebe und daher auch in jedem erforderlichen Falle mit aller Aufopferung ihren Dienst. Trotzdem und trotz der von oben herab gegebenen Normen kommen schädliche Ueberschreitungen der dienstlichen Anforderungen vor. Es mag das aber mehr an den unteren Dienststellen selbst liegen. Wenn z. B., wie es thatsächlich hier und da besteht, 7 Tage hintereinander 12stündiger angestrengter Nachtdienst gethan werden muß, so liegt darin eine größere Ueberbürdung als etwa in längerem Tagesdienste mit Unterbrechungen.

D. Schriftl.

Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71.

(Fortsetzung.)

Gleich bei Beginn des Feldzugs fiel den Feld-Eisenbahn-Abtheilungen I und IV, unterstützt von vier Festungs-Pionier-Kompagnien, die umfangreiche Aufgabe zu, die gegen fünf Meilen lange normalspurige Feldbahn von Rémilly nach Pont a Mousson zur Umgehung von Metz in sehr schwierigem Gelände auszuführen. Die Bahn, deren Herstellung bereits beschlossen und an der Hand der Generalstabskarte vorbereitet worden war, als der Feind die ersten Niederlagen bei Spicheren, Weißenburg und Wörth erlitten hatte, überschreitet zwei Flüsse, die Seille und die Mosel, und zwei Wasserscheiden, Nied-Seille und Seille-

Deutsche Verkehrs-Aufgaben.*)

Von Prof. Dr. Hasse.

Wer mit einiger Phantasie ausgestattet und bestrebt ist, über den morgenden Tag in die Zukunft hinauszublicken, dabei aber die Erfahrung macht, jeden guten Gedanken mit dem Einwande abgelehnt zu sehen: „Sehr schön, aber unausführbar," — der gewähre sich einmal die stille Freude, das zu lesen, was Friedrich List im Jahre 1833 — achtzehnhundertdreiunddreißig! — über das deutsche Eisenbahnsystem gesagt**) oder vielmehr prophezeit hat. Ja, es giebt noch Propheten, nur daß sie auch heute noch nichts im Vaterlande gelten.

In einer seinem Büchlein beigegebenen Kartenskizze von Deutschland hat List folgende Eisenbahnen eingetragen: ***)

Prag, Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg.
Leipzig, Zwickau (Chemnitz).
München, Nürnberg, Bamberg, Gotha.
München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Karlsruhe.
Augsburg, Lindau.
Basel, Kehl, Karlsruhe, Mannheim, Darmstadt, Frankfurt, Hersfeld, Gotha, Weimar, Leipzig, Wittenberg, Berlin, Stettin.
Hersfeld, Cassel, Hannover, Bremen, Hamburg, Lübeck.
Köln, Minden, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Thorn.
Hamburg, Berlin, Breslau.
Berlin, Stettin.
Bromberg, Danzig.

Spät genug sind einige dieser Linien zur Ausführung gekommen, aber ausgeführt sind sie heute längst alle. Wir wollen nun nicht erörtern, welche wirthschaftlichen Umgestaltungen durch die Verwirklichung der genialen Gedanken Friedrich List's hervorgerufen worden sind. Eins aber steht fest: Ohne Friedrich List kein deutsches Reich von 1870, ohne Zollverein und ohne Eisenbahnen keine staatliche Zusammenfassung der deutschen Stämme, die zwischen Basel und Danzig, zwischen München und Hamburg, zwischen Köln und Breslau sitzen. Ohne Friedrich List kein Otto von Bismarck! Sollten wir Alldeutschen da nicht auch zu der Ueberzeugung kommen, daß unsere Gedanken durch große Unternehmungen auf wirthschaftlichem Gebiet Fleisch und Blut gewinnen können? Und sollten dies nicht in erster Linie große Verkehrs-

*) Aus den Alldeutschen Blättern. — Wegen der in ihm enthaltenen großen Gesichtspunkte wird vorliegender Artikel allgemeines Interesse auch in unseren Kreisen erwecken. D. Schriftl.

**) „Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem, als Grundlage eines allgemeinen, deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden." Von Fr. List, Konsul der Vereinigten Staaten für das Großherzogthum Baden. Leipzig, A. G. Liebeskind. 1833.

***) Diese Karte findet sich wiedergegeben in Nr. 1 des III. Jahrganges von 1887 unseres Blattes. Auch hat der Herausgeber in demselben Jahre eine Broschüre erscheinen lassen unter dem Titel: „Friedrich List und die erste große Eisenbahn Deutschlands." Verlag v. Ed. Strauch.

Digitized by Google

Mosel, deren tiefste Einsattlungen die Flußthäler um 60 Meter überragen. Am 14. August, am Tage der Schlacht bei Colombey, erfolgte von Remilly aus die Absteckung der Linie, von deren Mühsamkeit die eine Angabe zeugen möge, daß die Ueberschreitung der hohen Wasserscheide zwischen den nur eine Meile entfernten Flußthälern der Seille und der Mosel in einem Gelände aufgesucht werden mußte, welches fast ganz von dichtem, unterholzreichem Buchenwald bestanden war, und daß Aufnahmen und insbesondere Höhenmessungen von der Genauigkeit, wie sie die Tracirung einer Bahn verlangt, nicht zu Gebote standen. Am 17. August trafen die ersten größeren Trupps der aus der Gegend von Saarbrücken herbeigeholten Bergarbeiter, die des Krieges wegen feiern mußten, ein, und es konnten nunmehr die Erdarbeiten kräftig in Angriff genommen werden. Trotz des großen Umfangs dieser Arbeiten, trotz der Schwierigkeiten, welche die Verlegung des Oberbaues bereitete, dessen Theile von verschiedenen Bahnverwaltungen und Fabriken bezogen werden mußten und deshalb schlecht zusammenpaßten, trotzdem endlich zwei größere Brücken (darunter eine 70 Meter lange Pfahljochbrücke über die Mosel) und zwei längere Viadukte (der eine 110 Meter lang und 7 Meter hoch) zu erbauen waren, wurde bereits am 23. September der letzte Schienennagel geschlagen und am 26. September die Bahn in Betrieb genommen. Bringt man die Tage in Abzug, an denen ungewöhnlich starke Regengüsse zur Einstellung der Arbeiten zwangen, so bleiben für die Ausführung des bedeutenden Werkes nur 33 Tage übrig, — eine achtunggebietende Leistung und ein glänzender Anfang unter der Leitung unseres Dircksen und unseres Generals Golz, damals Hauptmann im Stabe des Kriegsministers.

Mit dem weiteren Vordringen in Feindesland steigerten sich die aus der unvollkommenen Ausrüstung der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen erwachsenden Schwierigkeiten. Besonders fühlbar wurde der Mangel vorbereiteter Bautheile für den Brückenbau. Während heute die Leitungen aller größeren Heere um die Beschaffung einfacher, zerlegbarer Brücken bemüht sind, die einen schnellen Aufbau ohne feste Gerüste selbst bei größeren Spannweiten gestatten, waren unsere Feld-Eisenbahn-Abtheilungen oft gezwungen, das Brückenbaumaterial in Feindesland in großer Entfernung von der Baustelle zu suchen und auf verschneiten Waldwegen heranzuschaffen.

Die Franzosen waren etwas besser gerüstet, wenngleich auch bei ihnen von einer gründlichen Vorbereitung für den Brückenbau im Feindesland nicht die Rede sein konnte. In Metz wurden ganze Eisenbahnzüge mit Kunstrammen, Pfählen und Gitterträgern zur Herstellung von Flußüberbrückungen erbeutet. Wie begehrt dieses Material war, beweist der kleine Handstreich, den der — zur Zeit der Uebergabe von Metz in Epinal weilende — Chef der V. Feld-Eisenbahn-Abtheilung vollführte, indem er auf die Nachricht von dem großen Funde sofort nach Metz eilt, einen Zug von 20 Achsen mit Gitterträgern und langen Baumstämmen aus dem überfüllten Bahnhofe wegholt und erst nachträglich Billigung dieser nothgedrungenen Selbsthilfe erbittet. (Fortsetzung folgt.)

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes. Bericht über die am 6. März 1896 bei dem Amtsgericht zu Wittenberg stattgehabte Verhandlung über den Holzdorfer Betriebs-Unfall. Am 17. August 1895 9 Uhr 17 Min. Abends fuhr auf Station Holzdorf (Direktions-Bezirk Halle) der von Berlin kommende Sondervieh zug Nr. 830 auf einen in dem betreffenden Gleise stehen gebliebenen Stationswagen, welcher 47 Min. vorher zum Ueberladen von Eilgütern bei dem Personenzuge Nr. 49 benutzt war. Dieser Fall kam am 6. dss. Mts. bei dem Königlichen Amtsgericht zu Wittenberg zur Verhandlung. Angeklagt waren der Stations-Diätar Huth, der vereidete Stationsarbeiter Müller und der Hilfsweichensteller Blockwitz. Der Stations-Diätar Huth war beschuldigt, sich, wie es seine Pflicht war, von dem Freisein des von dem Viehzuge zu befahrenden Gleises nicht unzweifelhaft Gewißheit verschafft zu haben. Dem Arbeiter Müller wird zur Last gelegt, gewußt zu haben, daß der Wagen zu der Zeit, wo der Viehzug die Station passiren mußte, sich noch in dem Gleise befand, er trotzdem nicht für die Entfernung desselben Sorge getragen bezw. den diensthabenden Stationsbeamten darauf aufmerksam gemacht habe. Der Hilfsweichensteller Blockwitz war angeklagt, weil der Wagen in seinem Gleisbezirk gestanden und er für die Sicherheit desselben nicht gesorgt habe. Der Stations-Diätar Huth gab zu seiner Entschuldigung an, daß der Stations-Wagen von dem Arbeiter Müller stets ohne Erlaubniß oder jeden Befehl dazu abgewartet zu haben, zum Ueberladen von Eilgütern benutzt und denselben auch wieder entfernt habe. Er sei ferner mit Obliegenheiten verschiedener Art so überlastet gewesen, daß er den Stationswagen nicht habe im Auge behalten können, und wie er später, vor Herstellung des Einfahrtsignals für Viehzug 830, sich von dem Freisein des Gleises überzeugt, habe er den Wagen nicht gesehen und daher annehmen müssen, daß Müller denselben inzwischen entfernt habe. Der Arbeiter Müller stellte seine Schuld in Abrede, weil er von dem p. Huth gleich nach Abfahrt des Personenzuges 49 den Auftrag erhalten habe, zunächst erst den auf der Station befindlichen Güterzug fertig zu stellen und habe er hierüber den Stations-Wagen vergessen. Der p. Huth bestritt, daß er Müller den Auftrag gegeben und wurde auch durch Zeugen festgestellt, daß Müller bei den mit dem Güterzuge noch auszuführenden Rangirbewegungen nicht zugegen gewesen. Der Hilfsweichensteller Blockwitz entschuldigte sich damit, daß er der Vorschrift gemäß um 6 Uhr seinen Gleisbezirk begangen und in der Zeit von 8 Uhr an hierzu keine Zeit mehr gehabt, weil er zwei Ueberwege zu bedienen und er dieselben zu der Zeit, wegen der vielen kursirenden Züge und wegen des starken Verkehrs auf den Ueberwegen nicht habe verlassen können. Der Stations-Diätar Huth wurde durch den Rechtsanwalt Schmilinsky-Charlottenburg und der Arbeiter Müller durch den Rechtsanwalt Lewin-Wittenberg vertreten. Als Sachverständige fungirten Oberbaurath Reuter-Halle und Stations-Verwalter Bethke-Berlin (Gr. Görschenstr.). Der Vertreter der Anklagebehörde hielt die Schuld der drei Angeklagten für erwiesen und beantragte unter Berücksichtigung der vielen vorliegenden Milderungs-

---

unternehmungen sein? Denn Friedrich List ist zwar längst todt, aber noch immer leben wir im Zeitalter des Verkehrs. Der nächstliegende Gedanke ist die Ausdehnung des deutschen Zollvereins auf das großdeutsche Gebiet. Doch davon ein anderes Mal. Diesmal wollen wir überlegen, in welcher Weise sich Friedrich List's Ideen über das deutsche Eisenbahnsystem heute nach Ablauf zweier Menschenalter weiter entwickeln lassen.

Die Lage Deutschlands im Mittelpunkte von Europa legt dem deutschen Reiche schwere Kriegslasten auf. Sie ist aber andererseits die Vorbedingung für ein hohes, wirthschaftliches Gedeihen des deutschen Erwerbslebens. Die Hansa im Norden und die Handelsstädte im Süden sind Beweise dafür. Die Entdeckung Amerikas verschob das Schwergewicht des Durchgangsverkehrs nach England. Heute scheint es, als solle ein Theil des Weltverkehrs die alten Verkehrswege auf dem europäischen Festlande wieder aufsuchen. Wir erinnern an die große, sibirische Eisenbahn Rußlands, die westwärts in Deutschland münden muß, und an die Wiederaufnahme des alten Orientverkehrs durch den Suezkanal und durch das Schwarze Meer.

Unter diesen Umständen muß die deutsche Verkehrspolitik dafür besorgt sein, daß Verkehrswege, die ihrer Natur nach durch Mitteleuropa führen, nicht an Deutschland vorbei geleitet werden, und daß da, wo wir nicht durch die Kürze des Weges in Wettbewerb treten können, wir durch Vervollkommnung der Verkehrsmittel einen Reiz auf den Weltverkehr ausüben müssen, deutsche Verkehrswege zu bevorzugen. Wenn wir uns durch einen Theil des nichtdeutschen Handels tributpflichtig machen, so stärken wir nicht nur unsere Schultern, um die Lasten unserer mitteleuropäischen Lage zu ertragen, wir rüsten uns in diesen friedlichen, aber auch für Kriegszwecke verwerthbaren Verkehrsanlagen auch direkt für den Krieg, und wir schlingen neue und festere Bänder um die jetzigen und künftigen, noch recht lose gefügten Glieder unseres deutschen Nationalstaates.

Glücklicherweise braucht Deutschland mit einer derartigen Verkehrspolitik nicht erst zu beginnen. Der Anfang ist gemacht. Es gilt nur, das Begonnene muthvoll zu vollenden und sich der Zusammengehörigkeit einer großen Reihe von Einzelunternehmungen zu einem „deutschen System" bewußt zu werden.

Den nunmehr vollendeten Kaiser-Wilhelm-Kanal können wir als den Grundpfeiler eines derartigen Systems bezeichnen. Ob seinen Begründern der Ausblick auf eine durch die sibirische Eisenbahn bedingte, ostwestliche Weltverkehrsstraße zum Bewußtsein gekommen ist, möchten wir billig bezweifeln. Die nationale Bedeutung der Verknüpfung des deutschen Ostens und Westens („Emden und Danzig") durch den Kanal ist wenigstens dem Hauptbegründer, dem Fürsten Bismarck, aber doch von vornherein klar gewesen, wie sich aus seiner am 5. Mai v. J. in Friedrichsruh an die Ostfriesen gehaltenen Rede deutlich ergiebt.

Nun ist es aber im Rausche der Kieler Festlichkeiten eigenthümlicherweise in Vergessenheit gerathen, daß der Fürst Bismarck dieses große, deutsche Werk nicht für vollendet hält, sondern daß er im Kaiser-Wilhelm-Kanal den Anfang eines noch gewaltigeren, deutschen Werkes für Kriegs- und Friedenszwecke erblickt.

Digitized by Google

gründe den Hilfsweichensteller Blockwitz mit 3 Tagen, den Arbeiter Müller mit 8 Tagen und den Stations-Diätar Huth mit 14 Tagen Gefängniß zu bestrafen. Der Gerichtshof verurtheilte den Arbeiter Müller zu 3 Tagen Gefängniß und der Kosten, weil er den Stations-Wagen unter eigener Verantwortung nach dem 1. Gleis gebracht und daher auch für die Entfernung hätte sorgen müssen. Die Angeklagten Huth und Blockwitz wurden freigesprochen, weil eine Schuld derselben nicht erwiesen war. Für Huth hatte der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein Hannover die Vertretung übernommen. Der Vertheidiger, Herr Rechtsanwalt Schmilinsky-Charlottenburg — als Vereinsrechtsanwalt des Ortsbezirks Berlin —, hat durch seine vorzügliche verständnißvolle und sachgemäße Vertheidigung einen erneuten Erfolg errungen; bisher ist keiner seiner Eisenbahnklienten mit Gefängniß bestraft worden. B.

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes stand der Hilfsweichensteller A. H. zu Schriesheim vor der Strafkammer zu Mannheim unter Anklage. H. hatte am 27. Nov. v. J. Vormittagsdienst an der Weiche Nr. 1 der vom Rangierbahnhof nach dem Central-Güterbahnhof führenden Hafenbahn. Die Weiche vermittelt die erste Abzweigung. Als am gedachten Tage der Güterzug 24 das Gleis in der Richtung nach dem Hafen passirte, stellte der Angeklagte, welcher in Folge des starken Nebels keinen klaren Ueberblick über die Strecke hatte, die Weiche um, bevor noch der wegen des Nebels langsam fahrende Zug dieselbe passirt hatte. Dadurch entgleisten die drei letzten Wagen des Zuges und rissen ab. Der in diesem Momente aus Angst abspringende Hilfswagenwärter M. M. kam unter einen derselben, welcher umfiel, zu liegen. Mit schweren Verletzungen brachte man ihn in das Krankenhaus. Der linke Unterschenkel war in komplizierter Weise gebrochen und heilte so schwer, daß eine 5- bis 7-monatige Arbeitsunfähigkeit vorauszusehen ist. Zum vollen Gebrauch des Fußes wird er nach Gutachten des Sachverständigen, Medizinalrath Fischer, nicht mehr gelangen, er wird vielmehr eine dauernde Beeinträchtigung seines Erwerbs davontragen. Das Urtheil lautete auf Gefängnißstrafe von einem Monat.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wie vorsichtig Lokomotivführer sein müssen, wenn es sich um die erstmalige Befahrung einer Strecke handelt, das zeigt wieder der folgende jüngst durch das Reichsgericht zu endgiltiger Entscheidung gekommene Fall: Am 31. Januar v. J. hatte der Lokomotivführer Meinusch, welcher erstmalig einen Zug auf der Schmalspurbahn von Friedrichshütte nach Schmiederschacht zu fahren hatte, einen Zusammenstoß. Der Unfall entstand dadurch, daß M. zu schnell in den Bahnhof Schmiederschacht einfuhr. Er gab erst Gegendampf, als sein Heizer den vor ihm auf dem Gleise stehenden Zug bemerkt hatte. Zwei von den bei den Zügen thätigen Beamten sprangen vor dem Zusammenstoß ab, einer wurde auf das Auftrittbrett geschleudert und erlitt eine Körperverletzung. Wie der Angeklagte Meinusch angab, war er deshalb so schnell eingefahren, weil er den Bahnhof Schmiederschacht, *der allerdings nicht das Aussehen eines Bahnhofes* hat, nicht als solchen erkannte. Das Gericht hat festgestellt, daß gerade hierin seine Fahrlässigkeit beruhte, denn es sei seine Pflicht gewesen, *sich vorher über die Verhältnisse der Bahnstrecke zu orientieren*. — Die vom Angeklagten gegen seine am 7. Dezember vom Landgerichte *Gleiwitz* ausgesprochene Verurtheilung wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes wurde vom Reichsgerichte als unbegründet *verworfen*.

Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verk.-Beamten.

Preußen. *Die Bittschriften der Eisenbahn-Beamten vor der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.* Wie alljährlich, so sind auch diesmal wieder eine große Menge von Bittschriften seitens der Eisenbahn-Beamten vor das Abgeordnetenhaus gelangt. Wohl nur dem vom Herrn Minister als außerordentlich günstig hingestellten Betriebsergebnisse ist es zu danken, wenn diesmal zum mindesten für einige wenige dieser Bittschriften ein günstigerer Wind weht, so daß diese von der Kommission der Regierung als Material bez. zur Erwägung empfohlen werden. Das Schauspiel, welches das Petitionswesen alljährlich bietet, ist kein erfreuliches. Die einzelnen Petenten handeln dabei nach dem Grundsatze: wenn es die Regierung nicht berührt, daß wir jährlich vor dem ganzen Lande und darüber hinaus unsere Lage als unerträglich hinstellen müssen, so kann es auch für uns kein Bedenken geben, das zu thun, was sich uns als das Zweckmäßigste aufdrängt. Ob die Regierung bisher in der That nicht in der Lage gewesen ist, die von ihr schon längst anerkannte Aufbesserung durchzuführen, bleibe dahingestellt, von den Beamten dürfen wir aber mit aller Bestimmtheit sagen, daß sie voraussichtlich schon im Besitz wären, wenn sie die ihnen *gemeinsamen* Interessen auch *gemeinsam* verfolgten. Leider aber giebt es im preußischen Eisenbahndienste kaum zwei Dienstklassen, die es für nöthig halten, zusammenzuwirken, sich gegenseitig zu heben und zu fördern, mit einem Worte: allgemeine Standesinteressen einmüthig anzuerkennen und zu pflegen. Ein derartiger Partikularismus — nicht einmal die mittleren Bureau- und Stations-Beamten haben Fühlung zu einander — ist in ganz Deutschland nicht wiederzufinden.*) — Möge es hierin bald einmal besser werden.

Was nun das Schicksal der Bittschriften betrifft, so wird die Kommission des Landtags beantragen, über sämmtliche zur Tagesordnung überzugehen und nur folgende Ausnahmen zuzulassen: Es sollen der Regierung als Material überwiesen werden die Bittschriften der mittleren Beamten im Eisenbahn-Stations- und Abfertigungsdienst um Verbesserung des Einkommens, die der Bahnmeister um Vergütung für persönliche, durch den täglichen Außendienst erwachsende Ausgaben, die Bittschriften der Werkführer um Beförderung zu mittleren Beamten zweiter Klasse und die der Wagenwärter um Erhöhung der Besoldung. Zur Erwägung werden

*) In Betreff der Pflege des allgemeinen Standesinteresses werden, bevor nicht auch durch die dienstliche Organisation die schreiendsten Gegensätze beseitigt sind, überhaupt nur langsam Fortschritte gemacht werden können. Hier bahnbrechend mit zu wirken, insbesondere wird eine unserer höchsten und schönsten Aufgaben bleiben. D. Schriftl.

Nach Beendigung der feierlichen Begrüßung der Ostfriesen ließ sich nämlich der Fürst Bismarck am 5. Mai mit einem Navigationslehrer aus Timmel in ein längeres Gespräch über die Kanalprojekte zwischen Ost- und Nordsee ein. Er fragte: „Wie ist denn der Kanal beschaffen, der durch Ostfriesland geht, der sogenannte Treckfahrts-Kanal?“ Die Antwort lautete, der Kanal solle wieder erweitert werden, und er würde sehr viel für Melioration der Moorgegenden verwandt. Darauf bemerkte der Fürst:

„Ich hatte mit dem Ostseekanal immer den Gedanken, daß er fortgesetzt werden sollte bis zum Jadebusen und vom Jadebusen bis in den Dollart, bis nach Emden. Das wäre Kinderspiel im Vergleich mit den Bauten, die sie in Holstein gemacht haben. Es ist ja lauter Marsch und zum Theil schon Kanal, von der Ostemündung bis nach der Geestemündung hindurch durch das Bremerland und dann das Butjadingerland oder direkt. Das wäre ein ungeheuerer Gewinn.“ Auf den Einwand des Angeredeten, der Kanal sei nicht tief genug, erwiderte der Fürst: „Um so leichter könnte man ihn noch herstellen. Das ist eigentlich gar keine Sache im Vergleich mit dem, was wir in Holstein gemacht haben, und unsere Flotte würde dreimal so stark, wenn sie aus vier Löchern heraus könnte, aus Kiel sowohl wie aus Emden“.

Wie kommt es, daß dieser großartige Gedanke des Fürsten Bismarck nicht sofort von der öffentlichen Meinung aufgenommen und in der deutschen Presse auf das Gründlichste erörtert wird? Wir wollen nicht hoffen, daß dies nur geschieht, weil es sich eben um einen Gedanken des Fürsten Bismarck handelt, sondern wir glauben, daß der Durchschnittsdeutsche zur Zeit von dem Erfolg des vollendeten Werkes hypnotisirt, gelähmt ist und weiter hinaus nicht zu denken wagt. Und doch ist nichts nöthiger, als den Kanal in das „System“ einzureihn und mit dem Beginn der Fortsetzung nicht zu lang zu warten. Denn in diesem Augenblick sind wir in Deutschland im Besitze von Menschen und Einrichtungen, um die uns die Welt beneidet, und die nach Vollendung des großen Werkes nun nicht an Kleinigkeiten verkümmern dürfen. Also Fortsetzung des deutschen Kanalbaues im größten Stile!

Da giebt es Kanäle für Seeschiffe und für Binnenschiffe in Deutschland in Hülle und Fülle zu bauen für den äußern und den innereuropäischen, für den deutschen und den fremden Verkehr. Köln muß unter allen Umständen zum Seehafen*) gemacht werden.

Ob der Rheinseekanal in Antwerpen oder in Rotterdam münden wird, oder ob wir gezwungen sein werden, die Rheinmündung nach dem Dollart zu verlegen, das wird davon abhängen, ob Holland oder Belgien ein größeres Verständnis für ihre Beziehungen zu ihrem Hinterlande an den Tag legen werden. Berlin durch Verbindung mit Hamburg oder mit Stettin oder mit beiden zum Seehafen zu machen, diese durchaus gesunde Idee Strousbergs wird jedenfalls leichter und eher verwirklicht werden, als der Plan, Paris

*) Vergl. „Die wirthschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschifffahrt“ von Dr. R. van der Borght, Sekretär der Handelskammer zu Köln. Köln 1892.

Digitized by Google

der Regierung überwiesen die Petitionen der Eisenbahnpackmeister, ob nicht eine Wohnungsgeldstütze zwischen die für untere Beamte und die für mittlere Beamte bei den Provinzial- und Lokalbehörden einzuschieben ist, und die Bittschriften der Eisenbahnwerkmeister um Aufbesserung des Gehalts. Möchten, wenn nun einmal noch nicht an eine allgemeine Verbesserung der Lage gedacht werden kann, wenigstens diese Anträge der baldigsten Verwirklichung entgegengeführt werden! —b.—

Prüfungswesen.

Baden. Fragen aus der Assistenten-Prüfung. I. Abtheilung. (Fortsetzung.)

G. Personentarifwesen.

1. Frage. Was für Zeitkarten werden auf der badischen Bahn ausgegeben? Sind die Karten durch mehrere Personen benutzbar, und welche Folgen hat deren Benützung durch eine dazu nicht berechtigte Person?

Berechtigen sie, wenn zwischen zwei Stationen mehrere Schienenwege bestehen, zur beliebigen Befahrung jedes dieser Wege? Nach welchen Grundsätzen wird die Rückvergütung an dem gezahlten Preis, wenn solche überhaupt eintritt, berechnet?

2. Frage. Welche Folgen hat es für den Reisenden, wenn er ohne giltige Fahrkarte, oder mit einer der benützten Wagenklasse, Zugsgattung oder dem eingeschlagenen Weg nicht entsprechenden Fahrkarte betroffen wird? In welchen Fällen tritt eine mildere Behandlung ein, und in welchen wird von der Erhebung eines Taxzuschlags überhaupt abgesehen?

H. Gütertarifwesen.

1. Frage. Welche Bestimmungen sind hinsichtlich der Berechnung und Verrechnung der Deckenmiethe in denjenigen Fällen zu beachten, in welchen mit Decken versehene Sendungen auf Unterwegsstationen umkartirt oder nach einer andern Bestimmungsstation abgelenkt oder von der ursprünglichen Bestimmungsstation ohne Umladung weitergesendet werden?

2. Frage. Welche Bestimmungen sind bei der Annahme von Eisenbahnfahrzeugen zur Beförderung zu beachten, welche Frachtsätze kommen für Lokomotiven, Tender und Dampfwagen zur Erhebung?

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Württemberg. Die Württembergischen Staats-Eisenbahnen hatten im Betriebsjahre 1894/95 folgende Ergebnisse aufzuweisen: Die Gesammt-Einnahmen betrugen 39 232 703 Mark (gegen 38 894 654 Mk. im Vorjahre), die Gesammt-Ausgaben 25 163 971 (24 414 187) Mk., Rein-Ertrag des Eisenbahnbetriebes 14 068 733 (14 480 467) Mk. Bei einer Verminderung des Betriebsfonds um 168 643 Mk. hat die Ablieferung zur Staatshauptkasse betragen 14 237 375 (14 297 865) Mk. Im Vergleich mit der im Etat vorgesehenen Summe ist der Rein-Ertrag der Eisenbahnen für 1894/95 um 826 160 Mk. und die baare Ablieferung um 994 803 Mk. höher als im Jahre 1893/94 gewesen. Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen von durchschnittlich 516 712 317 Mk. hat sich zu 2,83 Proz. (gegen 2,96 Proz. im Vorjahre) verzinst. Die eigentliche verzinsliche Eisenbahnschuld belief sich am 1. Apr. 1894 auf 403 069 646 Mk., der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1894/95 ist zu 16 596 301 Mk. berechnet. Da die an die Staatshauptkasse abgelieferten Betriebsüberschüsse, wie oben angegeben, 14 237 375 Mk. betragen, so ist die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse hinter dem Zinsenbedarf 2 379 573 Mk. zurückgeblieben.

Sachsen. Mit dem 1. April d. J. ist die bisher im preußischen Betriebe befindlich gewesene Eisenbahnlinie Zittau-Nikrisch durch Ankauf auf den sächsischen Staat übergegangen. Es wurde von der sächsischen Regierung s. Zt. den Landständen gegenüber der Ankauf warm empfohlen und zwar nicht nur dieser, sondern auch der Linie Altenburg-Zeitz, welche zusammen die Ankaufssumme von 13 360 000 Mark beanspruchten und zwar 3 360 000 Mark für die erstgenannte und 13 000 000 Mark für die letztgenannte Linie. Somit ist das sächsische Staatseisenbahnnetz um weitere 23,6 Kilometer erweitert worden. Die Linie Zittau-Nikrisch ist eine Theilstrecke der normalspurigen Linie Görlitz-Zittau, von dieser werden nun sächsisch: die Bahnhöfe für den Personen- und Güterverkehr Hirschfelde und Ostritz, sowie die Haltepunkte für den Personenverkehr Rohnau, Rosenthal und Rußdorf. Die Haltepunkte Rohnau und Rosenthal werden dem Bahnhof Hirschfelde und der Haltepunkt Rußdorf dem Bahnhofe Ostritz unterstellt. In Zittau und Rußdorf werden je ein Bahnmeister stationirt.

Zur Frage der Nothwendigkeit hoher Bahnsteige. Eine von München nach Pasing fahrende Dame stürzte auf letzterer Station beim Verlassen des Zuges auf der Treppe so unglücklich, daß sie mittels Tragbahre in ihre in der Kolonie befindliche Wohnung verbracht werden mußte und noch in der gleichen Nacht, wahrscheinlich infolge innerlicher Verletzungen, verschied.

Vermischtes.

Verunglückt. Seinen schweren Verletzungen erlegen ist der Wagenrücker H. Achilles vom Berliner Bahnhof zu Leipzig. A. war beim Wagenschieben zwischen die Puffer gerathen und hatte einen Schädel- und Rippenbruch erlitten. Der Verstorbene war verheirathet und Vater dreier Kinder. — Am 20. März verunglückte in der Centralwerkstätte zu Karlsruhe der Heizerlehrling Hertel, welcher zur Ausbildung von Heidelberg herkommandirt worden war, dadurch, daß er beim Herausnehmen eines Kessels aus dem Rahmen einer Lokomotive die Unvorsichtigkeit beging, am Hebekrahn den Ausrücker nicht einzuschlängen. Die Kurbel schlug ihm den einen Arm vollständig entzwei, so daß er zeitlebens arbeitsunfähig bleiben wird. Erst vor ein paar Wochen verlor derselbe seine Frau und jetzt hat ihn dieses Unglück betroffen.

Baden. Die Störungen des Bahnbetriebes durch Hochwasser betr. Die Gr. General-Direktion der Badischen Staats-Eisenbahnen hat im Hinblick auf das elementare Unglück, welches die Schwarzwaldgegenden und damit besonders die Eisenbahnen recht empfindlich getroffen hatte, folgenden Dank erlassen:

„Die durch das letzte Hochwasser herbeigeführten Betriebsstörungen haben an die Oberbeamten und deren untergebenes Personal, sowohl des technischen als des Betriebsdienstes, ganz außerordentliche Anforderungen gestellt. Dank der Wachsamkeit und Umsicht der betheiligten Beamten und Bediensteten und ihrem aufopfernden Diensteifer ist es aber gelungen, trotz der vielfach drohenden Gefahren Betriebsunfälle fern zu halten, schlimmeren Verkehrsstockungen vorzubeugen und die Störungen selbst in verhältnißmäßig kurzer Zeit wieder zu beseitigen.

---

durch einen Kanal für Seeschiffe mit dem Mittelmeer und dem Atlantischen Ozean zu verbinden.*)

Die Verwirklichung eines eigentlichen Binnenschifffahrtsnetzes wird sich durch parteipolitische Kurzsichtigkeiten in Deutschland auf die Dauer nicht aufhalten lassen. Eine leicht verständliche Uebersicht über die „nothwendigen, bauwürdigen und rentablen Kanallinien“ in Deutschland enthält eine Karte, die der um Deutschlands Wasserstraßen hochverdiente August Meitzen veröffentlicht hat.**) Außer dem selbstverständlichen Rhein-Weser-Elbekanal plant Meitzen dessen östliche Fortsetzung über Guben, Posen, Bromberg zum Anschluß an die Weichsel, hieran anschließend von der Obra ausgehend einen Donau-Oderkanal über Breslau, das oberschlesische Kohlenbecken, Oderberg, Prerau, Hradisch nach Wien. Den von Meitzen geplanten, großen Kanal von Berlin nach Riesa an der Elbe möchten wir als Elbe-Donaukanal unter Anschluß an die regulirte Elbe und Moldau von Budweis und Linz fortgesetzt sehen.***)

An Einzelplänen für Binnenkanäle ist auch sonst im Vaterlande kein Mangel. Die Hauptsache ist nur, daß wir uns endlich von der fiskalischen Rücksichtnahme auf die verschiedenen Staatseisenbahnen losmachen, und daß wir bei der Anlage dieser Kanäle nicht in der früher üblichen Weise kleinlich verfahren. Obwohl die Ausmaaße für die Schleußen des Nord-Ostsee-Kanals während der Bauzeit vergrößert worden sind, würde man die soeben fertig gewordenen Schleußen doch schon jetzt wesentlich größer abmessen, wenn man heute am Beginne des Werkes stände. Und, man trifft doch derartige Maßregeln nicht nur für das nächste Jahrzehnt, sondern für das nächste Jahrhundert. (Schluß folgt.)

*) Ueber die geringen Aussichten dieses letzteren Zwei-Meere-Kanals vergl. Augustheft 1895 der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“.

**) Als Beilage zu einer Abhandlung über: „Die Frage des Kanalbaues in Preußen“ in Schmoller's Jahrbuch 1884. VIII. 3.

***) Leider erst bei der Korrektur des obigen Aufsatzes erhielten wir Kenntniß von den tiefdurchdachten Arbeiten Dr. Gottfr. Zöpfl's in Nürnberg über deutsch-österreichische Verkehrsprojekte, über einen mitteländischen Binnenschifffahrtskongreß als Grundlage zur Herstellung eines kontinentalen Handelssystems, insbesondere einer deutsch-österreichischen Zollunion. Vergl. „Zeitschr. f. Binnenschifffahrt“ 1895, Hefte 8, 10, 11.

Vermischtes.

Der Hund als Postbote. Dem jüngst erzählten Falle, in welchem ein Postverwalter seinen Hund als Postboten verwendet, gesellt sich ein zweiter hinzu. Jeder Reisende, der den von Augsburg Vormittags 9 Uhr 8 Minuten nach Buchloe abgehenden Postzug benützt, kann kurz nach dem Verlassen der Station Westererringen bemerken, wie ein schwarzer Spitz dem herankommenden Zuge entgegenläuft. Aus dem Postwagen wird eine Rolle Zeitungen hinausgeworfen. Wie ein Augenzeuge berichtet, erfaßt der Hund diese und springt damit in raschem Lauf einem einige hundert Meter entfernten Gute zu. Der Hund versieht schon seit Jahren, Sommer und Winter, diesen Dienst. Sein Herr gelangt dadurch schon am Morgen in den Besitz seiner Zeitungen, welche er sonst erst am Nachmittag durch den Postboten bekommen würde.

Digitized by Google

Wir nehmen daher gerne Veranlassung, allen hierbei betheiligten Beamten und Arbeitern für diese Leistungen unsere volle Anerkennung auszusprechen. Dem Personal, dem das Verordnungsblatt nicht zugänglich ist, ist von den direkt Vorgesetzten hiervon Eröffnung zu machen."

Karlsruhe, den 24. März 1896.

Generaldirektion der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

gez. W. Eisenlohr.

Der neue Hofzug des Zaren. Am 23. März ist nach Meldungen aus St. Petersburg der prachtvolle neue Kaiserzug, erbaut von der bekannten Alexandrow'schen Fabrik, durch die orthodoxe Geistlichkeit, die bei solchen Gelegenheiten nie fehlt, feierlich abgeliefert und noch feierlicher eingesegnet worden. Hoffentlich wird der priesterliche Segen diesmal den kaiserlichen Zug gegen jede Gefahr besser schützen, als er dies am 29. Oktober 1888 bei Borki zu thun im Stande war. Für alle Fälle sind die Erbauer so klug gewesen, ganz besondere Vorsichtsmaßregeln zu treffen, um den kaiserlichen Zug widerstandsfähig zu machen. Derselbe besteht aus sieben Wagen: einem prachtvollen Salon- und Speisesaalwagen, einem Schlafwagen mit Toilette- und Badezimmern für die kaiserliche Familie, dem Küchenwagen mit Vorrathsräumen jeder Art, dem Bagagewagen, dem Wagen für die Suite, dem Wagen für die Dienerschaft, wie auch für die Verwaltung, schließlich dem Wagen mit den nöthigen Maschinen zur Erzeugung der sehr reichen elektrischen Beleuchtung. Alles ist mit geschmackvollem Luxus eingerichtet; künstlerisch ausgeführte Holzmosaiken sind an den Wänden und Thüren angebracht. Der Zug ist als Harmonikazug eingerichtet.

Zwangsversteigerung einer Eisenbahn. Jüngst fand in der sechsten Abtheilung des St. Petersburger Kreisgerichts die zweite Versteigerung der Riga-Tukumer Eisenbahn statt, deren Gesellschaft für bankrott erklärt worden war. Für die erste Versteigerung war die Eisenbahn mit sämmtlichem Inventar zu 1 952 000 Rubel eingeschätzt worden; es waren aber keine Käufer erschienen. Diesmal hatten sich ganze drei Steigerungslustige eingefunden. Die Versteigerung war in einer Viertelstunde abgemacht und die Bahn wurde für 800 000 Rubel einem Rigaer Kaufmann zugeschlagen.

Literarisches.

Das Gepäckwesen der Kgl. Sächs. Staatsbahnen, enthaltend sämmtliche die Gepäckabfertigung im Allgemeinen, sowie die Buchung und Rapportirung im Gepäckverkehre betreffenden Bestimmungen. Preis 1,20 Mk. Herausgegeben vom Verein der Beamten der Kgl. Sächs. Staats-Eisenbahnen. Bearbeitet von M. Bär-Rehmsdorf.

In derselben ansprechenden Ausstattung wie bisher liegt ein neuer Band der Bär'schen Arbeit vor. In übersichtlicher Darstellung hat dieselbe folgenden Inhalt: I. Bestimmungen für die Gepäckabfertigung; II. Allgemeine Bestimmungen; III. Gepäckannahme; IV. Gepäckabfertigung; V. Gepäckbeförderung; VI. Gepäckausgabe; VII. Sonstige Bestimmungen für den Gepäckverkehr; VIII. Anderweite, den Gepäckverkehr im Allgemeinen nicht betreffende, bei der Buchführung und Rechnungslegung aber mit zu beobachtende Vorschriften; IX. Buchungs- und Abrechnungsverfahren.

Briefkasten.

R. W. in C. Den Betrag wollen Sie gef. direkt an uns einsenden. Verbindl. Gruß! — **M. in Halle.** Wir können Ihren Zweifel nur bedauern, wenn wir es auch begreiflich finden, daß bei soviel Sonderbündelei es schwer ist, sich eine objektive Anschauung zu wahren. — Daß eine Gleichstellung der Betriebs-Beamten mit den Bureau-Beamten, soweit sie als dringend nothwendig, anerkannt werden muß, bestimmt kommen wird, unterliegt gar keinem Zweifel, ebenso wie wir an unserem Theil mit dahin wirken. Die vorhandene Nothlage der Eisenbahn-Beamten für sich auszunutzen, überlassen wir Denjenigen, die darin Uebung, Geschick und Egoismus genug besitzen. Wir dienen nach wie vor der Allgemeinheit und nützen dadurch, daß sind wir überzeugt, auch der einzelnen Dienstklasse mehr — sofern nur von der anderen Seite die rechte Auffassung, und das ist erfreulicherweise oft genug der Fall, Platz greift —, als wenn wir die gegenseitige Abneigung fördern. — **M. H.** 1. Die Erörterungen über den Termin des VI. Verbandstages in Berlin schweben u. W. noch. Voraussichtlich wird er zeitiger fallen als der vorjährige in Wien, doch steht darüber, wie gesagt, noch nichts fest. — 2. Die Rechtshilfe des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins erstreckt sich durchaus nicht nur auf Betriebsunfälle, sondern auch alle anderen aus dem Dienste hervorgehenden Rechtsstreitigkeiten, und zwar kommen dabei alle Verbandsvereine in Betracht. — **Gr.** Dem Artikel „Zum badischen Kleiderkassen-Reglement" werden wir in nächster Nummer einen Platz geben können. Verbindl. Gruß!

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten 1894:** 3 172 000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin,** Kaiserhofstr. 2.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscurantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Spar- und Darlehnskasse
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.
Leopoldstraße 1.
Spareinlagen 3½ % Zinsen
Geschäfts-Antheile 3½ % Zinsen und Dividende
werden jederzeit angenommen. **Die Vereins-Verwaltung.**
Ch. Schirmer, Direktor.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der
Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen
nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Unentbehrlich

in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.
Sessel-Closet
ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.
Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.
Näheres siehe 3 Wochen vorher.
Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Bring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Rck.-Marke sub **M. 1000** durch die Exp. d. Bl.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Zu tauschen
sucht ein Diätist auf mittl. Station im Bez. Dresden-A. mit Kollegen auf ebensolcher Station desselb. Bezirks.
Offerten unter **K. S. 18** in die Expedition dieses Blattes erbeten.

Bei einer Nebenbahn ist die Stelle des **Betriebskontroleurs** zu besetzen.
Nur durchaus tüchtige Bewerber wollen Zeugnißabschriften u. Lebenslauf an **Rudolf Mosse, Berlin SW.,** unter **J. Q. 7862** einsenden.

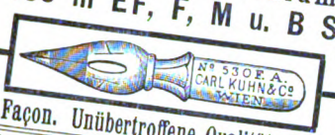
Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.



Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art

zu außergewöhnlich billigen Preisen.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**

F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Garantirt 189:er reinen Rheinwein.

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Musikkapelle in der Tasche!

Wer **Mundharmonika** schnell und gründl. erlernen will, verlange die „**Neue Mundharmonikaschule ohne Noten**". Preis 50 Pf. Dieselbe mit einer ff. rein abgestimmten Mundharmonika mit Silberstimmen Mk. 1,70. Gegen vorhergehenden Betrag eventuell in Briefmarken erfolgt der Versand franco.

Meine **Mytheria-Zugharmonikas** übertreffen in Tonfülle und solider Ausführung jedes andere Fabrikat. **Müller's echte Accordzithern** z. Selbsterlernen, jetzt nur Mk. 12,—, **Spieldosen, Violinen, Schlagzithern,** sowie **diverse Gegenstände mit Musik** zu billigen Preisen, desgl. **sämmtl. Instr. f. Musiker.** Reparaturen aller Instrum. vorzüglichst.

O. C. F. Miether, Hannov. Harmonika- u. Musikinstrum.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Weltberühmte
Geraer
Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.

Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

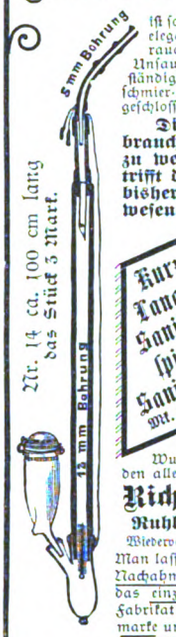
„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00-3,00
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

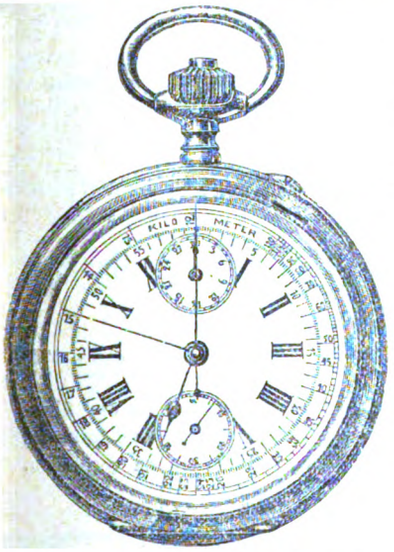
Garantie: Zurücknahme.

Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „**Saxonia**"
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in
Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**
Silber- und Alfénide-Geräthe aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) **gratis und franco.**

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer, Lokomotivführer und Heizer,
„ „ „ „ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V., Förster- „ „ „
„ „ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats Eisenb.
„ „ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt Juwelier Breslau.** Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Allgemeiner Deutscher Versicherungs-Verein

Generaldirektion **Stuttgart** Uhlandstrasse 5.
Juristische Person. | Gegründet 1875. | Staatsoberaufsicht.
Filialdirektionen in
Berlin SW., Anhaltstr. 14. — **Wien,** I. Graben 16.

Der Verein empfiehlt seine in besonders geeigneter Form eingeführte und für technische Beamte und Angestellte hochwichtige

Unfall-Versicherung

mit Entschädigung bis zu Mk. 50,— täglich oder bis zu Mk. 100,000 im Todes- und Invaliditätsfall; ferner die speciell für die niederen Bediensteten der Verkehrs-Anstalten, wie das **Zugpersonal, Bahn- und Weichenwärter, Bahnhofportier** etc. sich eignende

Sterbekasse,

welche gegen eine mässige Prämie die Auszahlung eines bestimmten Kapitals von 100 — 3000 Mk. für den Todesfall bezweckt.

Die Sterbekasse des Vereins, welche ganz besonders den Verhältnissen der minderbemittelten Klassen, die sich an der eigentlichen Lebens-Versicherung nicht zu beteiligen vermögen, weil sich die Lebens-Versicherungsgesellschaften mit der Versicherung kleiner Kapitalien nicht befassen, Rechnung trägt, zählt zur Zeit ca. 40,000 Mitglieder. Die Reserven betrugen am 1. Januar 1895 Mk. 1343203.

An Dividenden werden in dieser Abtheilung den bezugsberechtigten Mitgliedern seit dem Jahre 1889 jährlich je 20 Prozent gewährt. Am 1. Oktober 1895 bestanden in sämtlichen Abteilungen des Vereins 170129 Versicherungen über 1370370 versicherte Personen.

Prospekte und Versicherungsbedingungen werden von der Direktion oder den Vertretern des Vereins gratis abgegeben.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Fabrikation. Export.
Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes **Versandhaus,**
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleischextracte von Liebig, „ Kemmerich, „ Denayer,
Fleischpeptone „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel — in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin
Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützer u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl,
Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

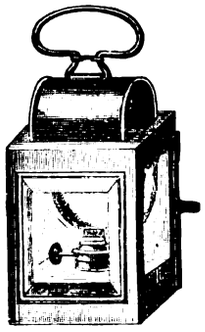
Wurstwaaren und Cigarretten.

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusehen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen.
à Stück Mk. 1.90. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

B. Becker in Seesen a. H. fabr. allein seit 1880 den anerkannt unübertroffenen **Holländ. Tabak.** Ein 10 Pfd.-Beutel fco. 8 Mk.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Inhalt: Die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten. — Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71. — Rechtsprechung u. Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verkehrsbeamten. — Prüfungswesen. — Betrieb, Verwaltung und Bau.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig. Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 14. Leipzig, den 2. April 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

(Eingesandt.)

Wenn man den in Nr. 12 der Verkehrs-Blätter niedergelegten Antrag des Leipziger Bezirksvereins — dessen Erfüllung seitens des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover, wie hier gleich hervorgehoben werden soll, den Wünschen nicht nur des Bezirksvereins Leipzig, sondern auch denen der süddeutschen Vereine entspricht — vergleicht mit den in der Beilage zu Nr. 13 der Verkehrs-Blätter enthaltenen Ausführungen der Vereinsverwaltung in Hannover, so erhält man den Eindruck, daß der Herr Einsender sich selbst dessen bewußt zu sein scheint, daß die Firma „Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover" nicht die für diesen Verein zutreffende Bezeichnung ist, denn die von ihm vorgebrachten Gründe, die nach seiner Ansicht für die Berechtigung des angenommenen Titels sprechen sollen, sind doch wahrlich keineswegs als stichhaltige zu erachten. Der Herr Einsender des letzteren Artikels ist so gütig, der nach seiner Meinung vereinsgeschichtlichen Unkenntniß des hochachtbaren Bezirksvereins Leipzig bezw. dessen Herrn Antragsteller — der Bezirksverein Leipzig, der schon eine geraume Zeit vor dem Inslebentreten des Rechtshilfsvereins in Hannover bestand, dürfte übrigens dessen Entwickelungsgeschichte sehr gut kennen — Rechnung zu tragen. Nun, diese Nachsicht beansprucht Schreiber dieses, falls seine nachfolgenden Ausführungen der geehrten Vereinsverwaltung in Hannover nicht genehm sein sollten, durchaus nicht.

Nicht nur der Sächsische Landesverein, sondern auch der württembergische, badische und der Verein in Darmstadt, deren Mitglieder sich schmeicheln, ebenfalls deutsch zu sein, bestanden bekanntlich schon lange vor der Creirung „des Rechtsschutzvereins Deutscher Eisenbahn-Verkehrsbeamten". Insolange der letztere als ausschließliches Programm die Rechtshilfe bei Eisenbahnunfällen 2c. auf seine Fahne geschrieben hatte, welche Hilfe er im Falle des Eintritts in den Verein sämmtlichen deutschen Eisenbahnbeamten angedeihen ließ und zwar ohne, daß der Verein des betreffenden Landesgebietes etwas damit zu thun hatte, war gegen die angenommene Bezeichnung nichts einzuwenden, denn unter Rechtsschutzverein Deutscher Eisenbahn-Verkehrsbeamten versteht man die Vereinigung einer Anzahl deutscher Beamten, gleichviel von welchem Staate, zwecks Gewährung von Rechtshilfe. Etwas ganz Anderes liegt aber in der Firma „Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover." Diese Beziehung will doch besagen, daß in Deutchland nur ein Eisenbahn-Beamten-Verein besteht mit dem Sitze (der Centralleitung) in Hannover und der alle deutschen Eisenbahnbeamten umfaßt, oder hat sich der glückliche Herr Erfinder dieses Titels vielleicht die Sache so gedacht, daß z. B. der sächsische Verein nunmehr ebenfalls seine Firma in „Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Chemnitz" ändern wird? So „großdeutsch" Schreiber dieser Zeilen im Allgemeinen denkt, so wäre nach seiner Ansicht, da einmal Deutschland aus mehreren Bundesstaaten besteht, ein solches Vorgehen durch Nichts zu rechtfertigen gewesen.

Bis zum Jahre 1894 trug der jetzige „Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein" die ihm zukommende Bezeichnung „Rechtsschutzverein bezw. Rechtshilfsverein Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Beamten", seitdem er aber nicht mehr allein die Rechtshilfssache vertritt, sondern Alles das unternommen hat, was die übrigen Vereine bereits besaßen und seitdem ferner die einzelnen Landesvereine die Rechthilfssache für ihre Mitglieder selbst in die Hand genommen haben und hauptsächlich seitdem der Rechtshilfsverein Mitglied des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine ist, kommt dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein diese Bezeichnung nicht mehr zu. Zur Zeit der Aufnahme in den Verband im Jahre 1893 trug er noch die Bezeichnung „Rechtshilfsverein" und Einsender dieses glaubt behaupten zu können, daß die Aufnahme in den Verband unter der jetzigen Firma von sämmtlichen damals dem Verbande angehörenden Vereinen und zwar nur aus diesem Grunde abgelehnt worden wäre. Wir glauben übrigens auch, daß der Rechtshilfsverein schon im Spätjahr 1893 — Zeit der Aufnahme — die Absicht hatte, bei nächst sich bietender Gelegenheit — Generalversammlung im Frühjahre 1894 — Firmenänderung wie geschehen vorzunehmen, wovon aber der Herr Abgeordnete zum Verbandstage in Darmstadt keine Silbe erwähnte und dies hätte er doch eigentlich thun sollen. Das Recht, für die Bezeichnung „Rechtshilfsverein" einen anderen Ausdruck, der den thatsächlichen Verhältnissen mehr entsprach, zu wählen, stand zweifellos der in Berlin im Jahre 1894 stattgehabten Generlversammlung zu, aber es hätte von einem gewissen Fein- oder besser gesagt Taktgefühl gesprochen und es wäre zugleich vom politischen Standpunkte aus angezeigt gewesen, nach dem Muster der schon längst bestehenden Verbands-Vereine sich ebenfalls die Bezeichnung des Landes, dem ja die Mitglieder fast ausschließlich angehören, beizulegen.

„Preußischer Eisenbahn-Beamten-Verein" klingt sehr schön, Jedermann weiß, was dies besagen will, und die Angehörigen dieses Vereins hätten wahrlich allen Grund, auf eine solche Bezeichnung stolz zu sein. Wäre dies s. Z. geschehen — es ist übrigens jetzt noch Zeit dazu — so wäre ein großes Maaß der Mißstimmung gegenüber dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein — oder besser gesagt, gegenüber der Verwaltung, nicht gegenüber den Mitgliedern des Vereins, — seitens der Mitglieder der übrigen Vereine nicht hervorgetreten, der Flügelradträger-Verein in Hannover, um im Sinne des Herrn Einsenders in Nr. 13 zu sprechen, hätte damit das Bestehende geachtet und bei der Annahme des Titels „Preußischer (vielleicht auch Norddeutscher) [? D. Schriftl.] Eisenbahn-Beamten-Verein" das für ihn Beste behalten. Uebrigens haben es auch im Jahre 1894 leitende Persönlichkeiten der übrigen Verbandsvereine nicht daran fehlen lassen, dem Herrn Verbandsvorsitzenden die hierwegen herrschende Meinung kund zu geben, der auch einen diesen Meinungen und Wünschen entsprechenden Standpunkt bei der betreffenden Versammlung in Berlin, leider erfolglos, einnahm.

Der Herr Einsender in Nr. 13 sagt weiter, daß der Verein zu Hannover in Anbetracht des Umstandes, daß derselbe nicht bloß Kollegen aus dem preußischen Landesgebiete zu Mitgliedern habe, sondern auch aus anderen deutschen Staaten, berechtigt sei, die gewählte Bezeichnung zu führen. Insofern er hier die Kollegen aus Elsaß-Lothringen und Hessen im Auge haben sollte, so wird ihm doch bekannt sein, daß diese Vereine mit der Absicht umgehen, warum, soll hier nicht weiter erörtert werden, schon in allernächster Zeit eigene Landesvereine zu gründen. Auch bei den Kollegen in den selbständigen norddeutschen Ländern mit eigenem Bahnbetriebe: Oldenburg, Mecklenburg und wenn wir recht unterrichtet sind, auch in Braunschweig soll die gleiche Absicht bestehen. Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover hätte, wenn vielleicht hie und da aus den süddeutschen Landen aus irgend einem Grunde der Eine oder Andere ihm als Mitglied angehört, den Nachweis zu liefern, wie hoch die Zahl dieser Mitglieder sich beläuft; oder sollte es dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein nicht auf die Zahl, sondern nur auf den Umstand ankommen, daß überhaupt Einzelne aus allen deutschen Landen ihm angehören bezw. angehören können? Wenn er hieraus die Berechtigung der gewählten Bezeichnung für sich ableiten wollte, so wird er dem Einsender dieses doch zugestehen, daß dies ein sehr lückenhaftes Argument wäre. Mit Bedauern hat Schreiber dieser Zeilen übrigens vernommen — sicher ist er hierwegen nicht —, daß einzelne Kollegen aus Mannheim dem Vereine in Hannover angehören sollen. Die Vereinsleitung in Hannover hätte diese Herren an den badischen Verein verweisen sollen, das wäre den Intentionen des Verbandes gemäß gewesen, wenn auch dieses Umstandes in den Verbandsstatuten nicht besonders Erwähnung gethan ist.

Jeder dem Vereinsleben der Eisenbahnbeamten Fernerstehende und noch mehr der Ausländer wird, wenn ihm die Deutschen Ver-

Digitized by Google

kehrs-Blätter zu Gesicht kommen, oder wenn er in den Tagesblättern von dem Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine liest und ihm da die Bezeichnungen: Der Landesverein Sächsischer Eisenbahn-Beamten, Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover u. s. w. begegnen, sich fragen, ja, was soll denn eigentlich das bedeuten, sind denn die Sachsen, die Badenser u. s. f. nicht auch Deutsche? Schon allein dieser Umstand dürfte genügen, die Vereinsleitung in Hannover zu veranlassen, eine Aenderung vorzunehmen.

Der Herr Einsender sagt in Nr. 13 der Verkehrs-Blätter, daß der Verband aus dieser doch jedenfalls nicht anstößigen Firma keinen Anlaß nehmen wird, den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein, weil er sich eben „deutsch" nennt, von sich abzuschütteln. Schreiber Dieses glaubt auch nicht, daß der Verband ob dieser immerhin geringfügigen Sache sich zu diesem Schritte entschließen wird, aber er ist doch der Ansicht, daß es im Interesse der Einigkeit sämmtlicher deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereine besser wäre, wenn sich der Verein zu Hannover diejenige Bezeichnung beilegen würde, die ihm gebührt. Wiederholt wird, daß manche Mißstimmung, ja man kann sagen manches Mißtrauen gegenüber der Vereinsleitung in Hannover bei den Kollegen in Mittel- und Süddeutschland damit verschwinden würde. Schon öfters hat man seitens der Mitglieder die Befürchtung aussprechen hören, der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover sei bestrebt, mit der Zeit die Oberherrschaft über sämmtliche Vereine in Deutschland zu erlangen. Daß dies ausgeschlossen ist, weiß vielleicht Niemand besser als Schreiber dieses und hoffentlich werden die bisherigen Verbandsverhandlungen den Vereinsmitgliedern den Beweis erbracht haben, wie fest die mittel- und süddeutschen Vereine, die Gründer des Verbandes, zusammenhalten.

Möge das Gesagte von allen Seiten dahin aufgefaßt werden, daß es geschrieben ist, um diese wünschenswerthe Einigkeit unter den Eisenbahnbeamten Deutschlands herbeizuführen und nicht, um Zwiespalt zu säen. Der Wunsch der mittel- und süddeutschen Kollegen ist gerechtfertigt, möge ihm bei der bevorstehenden Generalversammlung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover die gehörige Würdigung zu Theil werden.

Einer für Viele.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Flöha.

Sonntag, den 22. März hielt unsere Ortsgruppe im Gasthof zum „Goldnen Löwen" ihre diesjährige Hauptversammluug ab. Nachdem vom Obmann, Herrn Lokomotivführer Voigt, Bericht über die letzte Bezirksversammlung erstattet, erfolgte der Jahresbericht, vorgetragen vom Vereins-Kassirer, Herrn Bodenmeister Holdeigel. Weiter erstattete Herr Bahnhofs-Inspektor Egert Bericht über die Darlehnskasse (eine dem Verein unterstellte Kasse) und hob Redner die segensreiche Wirksamkeit derselben besonders hervor, er gedachte hierbei des edlen Stifters dieser Kasse und ersuchte die Herren Mitglieder, desselben durch Aufstehen von ihren Plätzen dankbar zu gedenken. Hierauf erfolgte Neuwahl des Gesammtvorstandes; nach vollzogener Wahl setzte sich die Ortsgruppenleitung aus nachgenannten Herren zusammen:

Obmann: Lokomotivführer Voigt,
Stellvertreter: Stations-Assistent Mütze,
Kassirer: Bodenmeister Holdeigel,
Stellvertreter: Exped.-Hilfsarbeiter Pöckel,
Schriftführer: Portier Resch,
Stellvertreter: Exped.-Hilfsarbeiter Schönfeld.

Nach Schluß der Versammlung hielten die Mitglieder mit ihren verehrten Frauen noch ein fröhliches Beisammensein.

Ortsgruppe Crimmitschau.

In der am 20. März abgehaltenen zweiten Monatsversammlung wurden wir von unserem früheren Mitglied, Herrn Stations-Assistent Martin in Gößnitz, durch den Vortrag: „Befestigung und Vertheidigung unserer Seeküsten" erfreut. Derselbe erläuterte in längerer Auseinandersetzung die Befestigung und Armirung unserer Seeküsten und Häfen und ging dann auf die Armirung der verschiedenen Kriegsschiffe unserer deutschen Marine, jetzt und bei seinem Eintritt in dieselbe vor 17 Jahren, über. Hierauf zog er Vergleiche zwischen den deutschen, italienischen und englischen Kriegsschiffen, soweit er dieselben auf seinen vielen Reisen in den verschiedenen außerdeutschen Häfen kennen gelernt hatte. Redner gab auch noch Auskunft über die verschiedenen Geschosse, deren Größe und Gewichte, sowie die Geschwindigkeit, mit welcher dieselben ihre bestimmten Ziele erreichen. — Für den lehrreichen Vortrag sei Herrn Martin auch an dieser Stelle nochmals der Dank der Ortsgruppe ausgesprochen.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Die geehrten Vorstände der dem Verbande angehörenden Vereine werden um Mittheilung der Veränderungen in den **Begünstigungs-Abkommen** mit Bädern, Kuranstalten, Gasthäusern u. s. w. bis längstens Ende April ds. Js. ergebenst ersucht.

Chemnitz, den 11. März 1896. **Der Verbandsvorstand.**

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betrifft die Vereinskassen-Verhältnisse.

Die bisherige räumlich getrennte Kassenführung (Herr Surkemper Vereinsbeiträge ꝛc., Vereinsbureau alle übrigen Gelder) hat für die Vereinsverwaltung sowohl, als auch für die Vereinsorgane manche Unbequemlichkeiten und Weiterungen im Gefolge gehabt. Wir haben deshalb die Kassengeschäfte dergestalt vereinigt, daß Herr Hauptkassirer Surkemper sich seiner Aufgaben im Vereinsbureau zu entledigen hat.

Somit ersuchen wir alle, die es angeht, Vereinsgeldsendungen aller Art nur unter der Adresse:

An die Vereinskasse des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, Leopoldstraße Nr. 1, Hannover.

einzusenden und dabei immer genau anzugeben, wofür die Gelder bestimmt sind.

Hannover, den 9. März 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

Ch. Schirmer,	Fleckner,	Schwitzky,	Surkemper,
Direktor.	Schriftführer.	Buchhalter.	Hauptkassirer.

Betr. Behandlung der Rechtshilfs-(Betriebs-)Unfälle.

Es erwachsen uns mannigfache Erschwernisse bei Behandlung der Rechtshilfsfälle dadurch, daß von vornherein meistens nur ein Bericht des Betheiligten selbst eingesandt wird, der dann recht oft der reinen Sachlichkeit entbehrt, vielmehr nur von dem persönlichen Interesse diktirt worden ist. Es muß einleuchten, daß daraufhin noch kein Gutachten abgegeben werden kann. Besser und nothwendig ist eine Beschreibung des Vorganges von einem oder zwei unbetheiligten Personen. Vor Allem aber ist eine Kopie der Anklageschrift erforderlich, denn erst aus dieser läßt sich ersehen, welche Pflichtwidrigkeiten und Verfehlungen dem Angeschuldigten vorgeworfen werden. Die Prüfungskommission wird sich danach bemühen, dieselben, wenn irgend thunlich, zu widerlegen und gegenstandslos zu machen. Außerdem sind bald nach dem Unfalle mit Begleitbericht des Vertrauensmannes bezw. des Bezirksvorstandes einzureichen:

a) eine Bescheinigung darüber, daß bezüglich des Betriebsunfalles weder böse Absicht, noch grobe Pflichtvernachlässigung vorgelegen hat (§ 3 Abs. 1),
b) eine Angabe des Tages, an welchem die Gerichtsverhandlung stattfindet,
c) eine Handzeichnung der örtlichen Gleis- und Weichenanlagen der Unfallstelle, worin alle Telegraphen-, Weichen- und sonstigen Vorrichtungen, welche auf und in der Nähe der Unfallstelle liegen, sowie auch die Entfernungen kurz angedeutet sein müssen,
d) von nichtpreußischen Beamten die in Frage kommenden Dienstanweisungen und sonstigen Spezialvorschriften;
e) Andeutungen darüber, ob für den Angeschuldigten ein tüchtiger Rechtsanwalt und sachverständige Gutachter vorhanden sind, oder ob Vorschläge darüber von der Vereinsverwaltung erwartet werden.

Hinsichtlich der Ladung der Letzteren befinden sich fast alle Beamten, ja auch manche Rechtsanwälte im Unklaren. Wir bemerken deshalb, daß hier die §§ 167, 193, 218, 219 und 499 der Strafprozeßordnung in Betracht kommen. Es kommt in diesen Bestimmungen insonderheit zum Ausdruck, daß die Sachverständigen entweder vom Gericht oder Staatsanwalt, oder von dem vertheidigenden Rechtsanwalt besonders geladen werden und daß ihre Vergütungen vorher sicher gestellt werden müssen. Es ist von Erheblichkeit, die Sachverständigenfrage frühzeitig mit dem Rechtsbeistande zu besprechen, damit deren Ladung in der vorgeschriebenen Form bewirkt werden kann. Ebenso wichtig ist es, vorher mit den Sachverständigen in Verbindung zu treten, ob sie diese Funktion auch übernehmen wollen.

Es sind Fälle vorgekommen, daß Rechtsanwälte, sobald sie erfuhren, daß die Honorare aus der Vereinskasse gezahlt wurden, ganz ungewöhnlich hohe Forderungen gestellt haben. Zu empfehlen ist deshalb, bei der ersten Besprechung ohne Erwähnung des Vereins die Vergütungsfrage zu erörtern und erst dann zu erklären, daß der Verein die Zahlung bewirkt.

Endlich ist es wünschenswerth, nach Erledigung des Gerichtsverfahrens über den Verlauf der Sache: Bestrafung, Freisprechung, Kostenauferlegung usw. an die Vereinsverwaltung Nachricht zu geben. Diese Nachricht ist auch in dem Falle geboten, wenn von einer gerichtlichen Verfolgung Abstand genommen wird, wenn z. B. disziplinarische Erledigung, Außerverfolgsetzung ꝛc. stattgefunden hat. Ueberhaupt: ist ein Fall beim Verein angemeldet worden, so muß auch die Art der Erledigung angezeigt werden.

Betr. Beitragsrückstände.

Es ist in hohem Grade bedauerlich, daß von einigen unserer Herren Vertreter noch immer nicht die Beiträge vom vor. Jahre eingesandt worden sind. Unsere Abschlußarbeiten, ohnehin sehr umfangreich und schwierig, erfahren dadurch eine fühlbare Erschwerung, und höchstwahrscheinlich werden wir durch diese Versäumnisse in die Nothwendigkeit gedrängt werden, die Generalversammlung nochmals weiter hinauszuschieben.

Digitized by Google

Da die Beiträge pränumerando zu zahlen sind, so hätten dieselben für das letzte Vierteljahr 1895 schon im Oktober oder November hierher geschickt werden müssen. Die Einziehungsarbeit für die Herren Vertreter ist doch gleich, ob sie früher oder ein halbes Jahr später bewirkt wird. Unter solchem Geschäftsgange hat die Geschäftsführung der Vereinsverwaltung sehr zu leiden und möchten wir eindringlichst bitten, von jetzt an eine geregelte Arbeitseintheilung einzuführen und die Gelder, wie vorgeschrieben, mindestens in demjenigen Quartal einzusenden, für welches dieselben gehoben sind. Dadurch, daß der weitaus größere Theil der Herren Vertreter auch so verfährt, wird die Möglichkeit der Durchführung einer präzisen Geschäftsgebahrung erwiesen.

Hannover, den 28. März 1896.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer.

Ortsbezirk Berlin.

Am Freitag, den 17. April 1896, Abends 8 Uhr findet im oberen Saale der „Viktoria-Säle", Leipzigerstraße 134, der vorletzte **Wintervortrag** statt. Thema: **„Die Rechte und Pflichten der Bahnpolizeibeamten".** Referent: Herr Regierungsrath Behrendt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Hierzu sind außer den Mitgliedern alle Eisenbahnbeamten willkommen, welche sich für unsere gemeinsamen Bestrebungen interessiren.

Berlin, den 27. März 1896. **Der Bezirksvorstand.**
Scharr, Vorsitzender.

NB. Zu der am Sonntag, den 19 April cr. in Hannover stattfindenden Generalversammlung ist eine möglichst zahlreiche Betheiligung sehr erwünscht. Um rechtzeitige Beantragung der freien Fahrt bitten wir mit dem Bemerken, daß die Abfahrt der Theilnehmer am 19. April cr. mit Zug 2 ab Fri 7.[47] V. erfolgt. Rückfahrt mit Zug 17 bezw. 13.

Die Herren Vorstandsmitglieder, Vertrauensmänner und deren Stellvertreter werden zu einer **Sitzung** am Freitag, den 10. April cr., Abends 8¼ Uhr in das Vereinsbureau eingeladen.

Vollzähliges Erscheinen ist mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Besprechung erforderlich.

Berlin, den 29. März 1896. **Der Bezirksvorstand.**
Scharr, Vorsitzender.

Ortsgruppe Meppen.

Am 12. April ds. Js., Nachmittags 4 Uhr findet im Vereinslokale eine **Versammlung** statt. Die Mitglieder werden gebeten, zu derselben möglichst zahlreich zu erscheinen.

Tagesordnung: 1. Wahl eines neuen Kassirers an Stelle des versetzten Stations-Diätars Herrn Starp. 2. Wahl einer Deputation zur Theilnahme an der Generalversammlung in Hannover.

Meppen, den 26. März 1896. **Der Ortsgruppenvorstand.**
Meißner. Heil.

Ortsverein Herbesthal.

Am Sonntag, den 12. April findet **Quartals-Versammlung** im „Hotel Herren" hierselbst statt. Beginn 8½ Uhr Abends.

Tagesordnung: 1. Besprechung über die Spar- u. Darlehnskasse. 2. Besprechung über die Generalversammlung am 19. April in Hannover. 3. Etwaige andere Vereinsangelegenheiten. **Der Vorstand.**

Rabattgewährungen in Berlin für die Mitglieder des D. E.-V.-V.'s.

(Schluß aus Nr. 13).

Pianoforte.

1. Wilhelm Böger & Sohn, Berlin SW., Neuenburgerstraße 25, gewähren Vorzugspreise auf Pianinos solidester Bauart, in Klangfülle und Spielart den höchsten Anforderungen entsprechend. Vollkommenste Konstruktion des Pianozuges (D. R. P. 41069). Ratenzahlung gestattet.

2. H. Brandt, Instrumentenmacher, Berlin SW., Potsdamerstraße 84a, gewährt 12 % (auf Theilzahlung 5 %) auf Pianinos, Harmoniums, Klavierstimmen. Reparaturen von allen Instrumenten gewissenhaft und billig.

3. Römhildt, Pianoforte-Fabrik, A.-G., Weimar, gewährt 10 % Rabatt auf Pianinos. Illustrirte Preisliste portofrei.

Optiker.

1. Optische okulistische Anstalt von Josef Rodenstock, H. S. M. Hoflieferant, Berlin W., Leipzigerstraße 101/102 (Spezial-Institut für Augen, Untersuchung zwecks Anfertigung und Zutheilung von Brillen, Pincenez ꝛc.) gewährt 10 % Rabatt auf Feldstecher, Barometer und Thermometer, wie alle einschlägigen Artikel.

2. P. Benzien, Lager optischer Artikel, Berlin S., Neue Roßstraße 21, gewährt 10 % Rabatt auf Brillen, Pincenez, Reise- und Theatergläser, Barometer, Thermometer, Lesegläser usw.

Weinhandlung und Großdestillation.

1. Otto Schroeter, Berlin NO., Greifswalderstraße 199, gewährt 10 % Rabatt auf sämmtliche Weine, Liqueure, Rum, Arac, Cognac, Fruchtsäfte und Punsch-Extrakte ꝛc.

2. Ignatz Hecht, Weingroßhandlung, Würzburg, gewährt 10 % Rabatt auf sämmtliche Weine, Cognac, Rum, Arac, Kirschwasser, deutsche und französische Mousseux. Ratenzahlung gestattet.

3. Gustav Kühn, Weingroßhandlung, Berlin NO., Landsbergerstraße 82, gewährt 8 % Rabatt auf sämmtliche Weine, Rum, Arac Cognac und Liköre.

Sehenswürdigkeiten.

Passage-Panoptikum, Unter den Linden 22/23 und in der Passage, gegen Vorzeigung der Mitgliedskarte Vereinsbillets zu 45 Pfg.

Castans Panoptikum, Friedrichstraße 105, mit Schreckenskammer. Eintrittskarte 50 Pfg., bei dem betr. Herrn Vertrauensmann zu lösen.

Marine-Panorama, am Lehrter Bahnhof. Eintrittskarte 50 Pfg., bei dem betr. Herrn Vertrauensmann zu lösen.

Sedan-Panorama, am Bahnhof Alexanderplatz. Eintrittskarten an der Kasse 50 % Ermäßigung, sobald der Beamte in Uniform erscheint.

Reichshallen-Theater, Leipzigerstraße 77. Eintrittskarten zu 60 Pfg. bei den Herren Vertrauensmännern.

Apotheken.

Humboldt-Apotheke, Berlin W., Potsdamerstraße 29. Für Medizinalwaaren 10 % Rabatt.

Victoria-Apotheke, Berlin SW., Friedrichstr. 19. Für Medizinalwaaren 10 % Rabatt.

Ziethen-Apotheke, Berlin SW., Großbeerenstraße 11. Für Arzneien und eigene Präparate 10 % Rabatt.

Aerzte.

(Zu ermäßigten Preisen.)

Dr. G. Gutmann, Spezialarzt für Augenkrankheiten. Privatwohnung: Schiffbauerdamm 20. Klinik: Brückenstraße 6a.

Dr. O. Bodenstein, Spezialarzt für Frauenkrankheiten, Potsdamerstraße 17.

Dr. L. Fischel, Spezialarzt für Haut- und Harnkrankheiten, Prinzenstraße 52.

Dr. L. Stern, Spezialarzt für Kinderkrankheiten, Andreasstr. 56.

Dr. J. Lewin, Spezialarzt für Kinderkrankheiten, Dresdenerstraße 48.

Bankgeschäft.

F. W. Baumgärtner's Bank- und Wechselgeschäft, Berlin SW., Gneisenaustraße 114, gewährt beim An- und Verkauf von Werthpapieren die Provisionen inkl. der Makler-Gebühr auf Eins vom Tausend unter Berechnung des üblichen Stempels.

Vereins-Rechtsanwalt

ist der Rechtsanwalt und Notar Schmilinsky, Charlottenburg, Berlinerstraße 112 (Eingang Krummestraße). Fernsprech-Anschluß: Amt Charlottenburg Nr. 569.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Der diesjährigen, am 26. April in Chemnitz stattfindenden **10. ordentlichen Abgeordnetenversammlung** soll, unter Theilnahme der Herren Abgeordneten, am 25. April Abends ein **Festkommers** zur Feier des zehnjährigen Bestehens des Vereins vorangehen.

Den Herren Abgeordneten ist hierzu von der hohen Kgl. Generaldirektion durch Beschluß vom 21. Februar ds. Js. zu Nr. 1630 BI freie Fahrt bewilligt worden mit dem Hinweise, daß die Betriebs-Oberinspektionen ermächtigt wurden, auf Ansuchen die erforderlichen Fahrscheine auszustellen. Die Eingabe hat auf dem geordneten Dienstwege zu geschehen.

Chemnitz, den 30. März 1896. **Der Hauptvorstand.**

Bezirk Leipzig.

In der 1. Sitzung des Bezirksvorstandes Leipzig, am 26. d. M., hat sich derselbe wie folgt gebildet:

Betr.-Sekretär	Kröhne,	Leipzig II,	Vorsitzender,
„ „	Hessel,	„	Vertreter;
Bahnmeister	Riedel,	Connewitz,	Kassirer,
St.-Assist. I. Kl.	Uhlemann,	Leipzig I,	Vertreter;
Aufseher I. Kl.	Müller,	„	Schriftführer,
Exp.-Hilfsarb.	Haubold,	„	Vertreter;
Bahnmeister	Hänel,	„	Bücherwart,
St.-Assist. I. Kl.	Opitz,	„	Vertreter.

In ehrender Anerkennung seiner großen Verdienste um den Verein der Beamten der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen und im Besonderen noch um den Bezirk Leipzig wurde der bisherige, 10 Jahre amtirende Vorsitzende, Herr Magazin-Verwalter Möbius zum Ehrenbeisitzer des Leipziger Bezirks-Vorstandes ernannt.

Leipzig, den 28. März 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Kröhne,	Riedel,	Müller,
Vorsitzender.	Kassirer.	Schriftführer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Ulm.

Die diesjährige **Jahres-Hauptversammlung** des Bezirks Ulm findet am Freitag, den 17. April ds. Js., Abends 8 Uhr im Nebenzimmer des „Deutschen Hauses" in Ulm statt. — Tagesordnung gemäß § 12 der Satzungen.

Zu zahlreichem Besuch, namentlich auch seitens der verehrl. Bezirksmitglieder, wird höfl. eingeladen.

Vorsitzender Kneher,	Schriftführer Hofmann,
Güterverwalter.	Eisenbahn-Assistent.

Digitized by Google

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Mittwoch, den 22. April, Abends 8 Uhr findet die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** im Vereinslokal zum „Prinz Karl“ (Eingang Cirkel) statt, wozu wir die verehrl. Mitglieder zur recht zahlreichen Betheiligung einladen. Tagesordnung gemäß § 15 der Satzungen.

Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder wollen sich gemäß § 17 der Satzungen vertreten lassen. Gleichzeitig ersuchen wir diejenigen Mitglieder, welche mit Entrichtung der Beiträge noch im Rückstande sind, um baldgfl. Einsendung derselben an den Rechner, Betr.-Sekr. Knupfer.

Karlsruhe, den 31. März 1896. **Der Vorstand.**
Lang, 1. Vorsitzender.

Bezirk Basel.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** unseres Bezirksvereins findet Sonntag, den 19. April 1896, Nachmittags 2 Uhr im Vereinslokale „Badischer Hof“ hier statt. — Tagesordnung nach § 15 der Satzungen.

Die verehrl. Mitglieder werden gebeten, sich zahlreich einzufinden, oder sich gemäß § 17 vertreten zu lassen.

Basel, den 28. März 1896. **Der Bezirksvorstand.**
Hauser, I. Vors.

Bezirksverein Offenburg.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** findet Sonntag, den 19. April, Nachmittags 2 Uhr beginnend, in der „Printz'schen Bierhalle“ dahier statt. — Tagesordnung nach § 17 der Satzungen.

Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder wollen sich vertreten lassen. Um zahlreiche Betheiligung wird gebeten.

Offenburg, den 29. März 1896. **Der Bezirksvorstand.**

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Gutachten, betr. Vorschriften für die Anstellung nicht berechtigter Personen.*)

Nach den geltenden Vorschriften können Nichtanstellungsberechtigte nach Ablauf einer einjährigen Wartezeit zur vorläufigen Weiterbeschäftigung und nach Zurücklegung einer Wartezeit von zusammen 4 Jahren zur dauernden Beibehaltung angenommen werden. Wenn im vorliegenden Falle die dauernde Beibehaltung bereits vor Ablauf der sonst vorgeschriebenen 4 Jahre ausgesprochen ist, so entzieht sich der Grund hierzu unserer Beurtheilung. Vielleicht hat es an geprüften Beamten gemangelt. Jedenfalls bestimmt sich das für die Reihenfolge der etatsmäßigen Anstellung nur für die Festsetzung der Besoldung maßgebende Anwärter-Dienstalter nach demjenigen Tage, an welchem die 4jährige Wartezeit abgelaufen war.

Bezüglich des Anstellungsmodus nichtanstellungsberechtigter Personen ist Folgendes zu bemerken: Nichtversorgungsberechtigte, welche für eine den Militäranwärtern ausschließlich vorbehaltene Stelle einberufen worden sind, weil kein geeigneter Stellenanwärter vorhanden war, sind bezüglich der etatsmäßigen Anstellung den Stellenanwärtern, welche nicht nach mindestens achtjähriger aktiver Dienstzeit aus dem Heer oder der Marine als Unteroffizier ausgeschieden sind, gleichzuachten. Jedoch dürfen dieselben nicht vor solchen qualifizirten Stellenanwärtern etatsmäßig angestellt werden, welche in demselben Dienstzweige eine gleiche oder längere Dienstzeit zurückgelegt haben.

Behufs Feststellung der Reihenfolge für die etatsmäßige Anstellung sind deshalb die vorhandenen Beamten in 2 Gruppen zu scheiden: 1. Vorzugsberechtigte Militäranwärter (solche mit mindestens 8jähriger Dienstzeit). 2. Nichtvorzugsberechtigte Militäranwärter und Nichtversorgungsberechtigte. Innerhalb der Gruppe ergiebt sich die Reihenfolge nach dem Datum der Prüfung, während für die bei Besetzung von Vakanzen an erster Stelle in Betracht zu ziehende Konkurrenz der beiden Gruppen die Dauer der Dienstzeit maßgebend ist. Hierbei ist unter der Bezeichnung „Dienstzeit bei Militäranwärtern“ die Gesammtdienstzeit (d. h. Militär- und Civildienstzeit), bei den Nichtversorgungsberechtigten die Dienstzeit in dem Civildienstzweige, zu verstehen.

Gutachten, betr. die Formalitäten der Pensionirung.

Nach § 88 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 soll ein Beamter, welcher durch Blindheit, Taubheit oder ein sonstiges körperliches Gebrechen oder wegen Schwäche seiner körperlichen oder geistigen Kräfte zu der Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, in den Ruhestand versetzt werden. Das Lebensalter spielt hierbei keine Rolle. Das Verfahren bei der unfreiwilligen Pensionirung eines unter Vorbehalt der Kündigung angestellten Beamten ist Folgendes: Demselben wird ohne Unterschied, ob er das 65. Lebensjahr vollendet hat, seine etwaige Gegenerklärung entgegengenommen. Demnächst wird — oder nicht — von der vorgesetzten Dienstbehörde, sobald der Fall der Versetzung in den Ruhestand vorliegt, hiervon unter Angabe der Gründe Kenntniß gegeben und gleichzeitig der ihm voraussichtlich aus der Staats- oder eventl. aus anderen Kassen zu gewährende Pensionsbetrag nebst den für die Berechnung maßgebenden Unterlagen mitgetheilt und die Entscheidung über die Versetzung in den Ruhestand und darüber, ob und welche Pension dem Beamten zusteht, bei dem vorgesetzten Minister nachgesucht und dasselbe nach ergangener Entscheidung dem Beamten bekannt gemacht, indem gleichzeitig das Dienstverhältniß derart gekündigt wird, das der Pensionsbezug nach Ablauf des drittfolgenden Monats beginnt.

Die Frage, nach welcher Zeit der Fragesteller pensionirt werden kann, ist demnach dahin zu beantworten, daß eine Pensionirung jederzeit eintreten kann, sobald er nach dem Ermessen der vorgesetzten Behörden und nach dem Gutachten des Bahnarztes zur Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, auch für ein Amt von gleichem Range nicht verwendet werden kann. Auf die weitere Frage, ob Fragesteller die erhöhte Pension von $^2/_3$ des Diensteinkommens beanspruchen kann, ist zu erwidern, daß ihm solche nicht zusteht, da die Dienstunfähigkeit nicht die Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles ist. Eine Pensionirung auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 setzt stets einen solchen Unfall voraus, mit welchem die Dienstunfähigkeit im ursächlichen Zusammenhange stehen muß.

Im vorliegenden Falle würde Fragesteller nur die Pension nach dem allgemeinen Pensionsgesetz vom 27. März 1872 zu beanspruchen haben.

*) Soweit es der Raum gestattet und diese Gutachten weiteres Interesse haben, bringen wir dieselben hier zum Abdruck und damit zur allgemeinen Kenntnißnahme. D. Schriftl.

Aus anderen Vereinen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 10. März, in welcher Herr Wirkl. Geheimer Ober-Baurath Streckert den Vorsitz führte, gab Herr Professor Goering eine Darstellung über die Rettung eines am 21. Dezember 1895 durchgegangenen Güterzuges auf steilem Gefälle durch ein nach einer Konstruktion des Geheimrath Köpcke in Dresden hergestelltes Sandgleis. Das Sandgleis soll vor den Gefahren schützen, welche dadurch entstehen, daß ein gegebenes Haltesignal von dem Führer eines dem Bahnhof sich nähernden Zuges nicht beachtet wird, oder daß sonst, sei es bei Zugtrennungen oder bei zu langsamen Bremsungen, ein Zugtheil oder ein Zug über das Haltezeichen hinausfährt. Das Sandgleis ist gewissermaßen eine Verbesserung der sogenannten Entgleisungsweiche, also der Weiche, welche nach der üblichen Ausbildung unserer Stellwerkanlagen in Verbindung mit dem Abschlußsignal gebracht ist, derart, daß beim Haltezeichen die Weiche auf ein todtes Nebengleis geöffnet ist. Bei dieser Anordnung wird der Bahnhof gegen das vorschriftswidrige Eindringen eines Zuges geschützt, der falsch geleitete Zug selbst dagegen ist gefährdet, sobald er das Ende des todten Gleises erreicht hat. Diese Gefahr zu beseitigen, ist das Köpcke'sche Sandgleis geeignet, es verzehrt die lebendige Kraft des einfahrenden Zuges. Derselbe wird in dem Nebengleise nochmals abgelenkt auf Schienen, die mit einer 5—8 Centimeter Sanddecke allmählich überlagert sind. Diese Sanddecke ist zwischen hölzernen Langschwellen eingebettet, der Zug kann nicht entgleisen; seine Geschwindigkeit wird durch die große Reibung, die der Sand der Fortbewegung bereitet, derart vermindert, daß er bald zum Stillstand gebracht wird. Solche Sandgleise sind in Sachsen mehrfach ausgeführt und vor dem Bahnhof Dresden-Neustadt hat ein solches Sandgleis sich mehrfach gut bewährt.

Herr Geheimer Bergrath Professor Dr. Wedding gab sodann eine interessante Schilderung über Herstellung und Verwendung von Flußeisenwaaren. Der Vortragende gab zunächst einen Ueberblick über die Entwickelung des Herstellungsverfahrens von flüssigem schmiedbaren Eisen. Die ersten Produkte (Glocken) stammen aus dem Jahre 1851. In Bochum wurde zuerst flüssiges schmiedbares Eisen gefertigt, und das Ergebniß war so überraschend, daß Krupp die Richtigkeit bezweifelte. Das beste Eisen dieser Art, das in Tiegeln umgeschmolzene Flußeisen, ist außerordentlich theuer. Fertige Waaren aus schmiedbarem Eisen herzustellen, ist erst mit Anwendung der (Siemens'schen) Flammöfen möglich geworden. Es ist leider noch nicht erreichbar, in kleinen Betrieben Flußeisen herzustellen. Die Technik des Gießens ist eine schwierige. Flußeisen schwindet nach dem Gießen weit stärker als Gußeisen. Es ist mit der Erstarrungskruste, mit Blasenbildung zu rechnen, und da man noch keine zuverlässigen Messer für hohe Temperaturen kennt, so ist für die Beurtheilung des Gußmaterials das Auge des Gießers ausschlaggebend. Der Vortragende schildert in anschaulicher Weise die Einwirkung eines Zusatzes von Mangan, Silicium und Aluminium auf das Eisen, namentlich in Bezug auf die Gasbildung. Mangan treibt die Gase aus, Silicium und Aluminium beruhigen das Eisen, binden die Gase. Die Erzeugung von Flußwaaren ist in Schweden zu großer Vollkommenheit gelangt, in Deutschland werden die besten Waaren unter Anderem in Bochum, Oberhausen und bei Krupp erzeugt.

Nachdem Herr Oberingenieur Froitzheim noch eine kurze Zeit über die Verwendung des Markes der Sonnenblumen für Rettungsgürtel gegeben hatte, wurden in üblicher Abstimmung in den Verein aufgenommen: Geheimer Regierungsrath Förster, Hilfsarbeiter im Patentamt Dr. Franke und Bauinspektor Koß als einheimische ordentliche Mitglieder, Regierungs-Baumeister Wächter in Königswusterhausen als auswärtiges ordentliches Mitglied.

Digitized by Google

Nr. 15. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 9. April 1896. München.

Eine Verwaltungs-Neuordnung bei den Sächsischen Staatseisenbahnen in Sicht?

Das bei Joh. Päßler in Dresden als Manuskript gedruckte Schriftchen: „Beitrag zur Neuordnung der Verwaltung der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen“ hat in Nr. 9 der Deutschen Verkehrs-Blätter einen Kritiker H. gefunden, welcher statt sachlich die Vorschläge zu prüfen und von seinem Standpunkt Gegenvorschläge zu machen, in persönlichen (?) Angriffen auf den Verfasser sich verliert und das Wissen und Können der Techniker möglichst herabzusetzen sucht, natürlich um sein eigenes dadurch in das günstigste Licht zu stellen. Beachtenswerth allein ist in dieser Kritik das Verlangen, den Betrieb leitenden Beamten eine fachakademische Ausbildung zu geben. Werden solche Fortschritte gemacht, können die Betriebsbeamten (Bahnhofsinspektoren) eine fachakademische Ausbildung, für welche Gymnasialbildung die Voraussetzung ist, verbunden mit den langjährigen Erfahrungen des praktischen Dienstes aufweisen, dann können sie auch Anspruch an der Mitwirkung bei der Betriebsleitung in den oberen Stellen mit Recht erheben. Insofern kann man dem H.-Verfasser beipflichten, daß, die nöthige Begabung vorausgesetzt, dem Staat dann Beamte mit einer Vorbildung zur Verfügung stehen werden, deren Befähigung als Betriebsleiter nicht in Frage gezogen werden kann.

Zur Zeit aber liegen die Verhältnisse noch ganz anders. Für einen Bahnhofsinspektor ist nach der Prüfungsordnung die höchste Prüfung die zum Stationsassistenten 1. Kl., für welche die Volksschule zur Vorbildung nebst der praktischen Thätigkeit genügt. Stationsbeamte mit höherer Vorbildung gehören bei den Sächs. Staatseisenbahnen noch zu den Ausnahmen. Unter den verschiedenen möglichen Ausbildungsweisen für den höheren Eisenbahn-Betriebsbeamten ist aber, solange es nicht ein fachakademisches Eisenbahnstudium giebt, zweifellos das technische Studium als die geeignetste anzuerkennen. Daß die Lehrpläne der technischen Hochschulen für den Eisenbahn-Betriebsdienst noch manche Vervollkommnung erfahren möchten, um, wie es einen Bergmann, Forstmann 2c. giebt, auch einen Eisenbahnmann zu haben, darüber sind in den betheiligten Kreisen und der Presse schon manche Erörterungen angestellt worden — auch auf Seite 9 des Schriftchens findet sich ein Hinweis, der dem H-Verfasser ganz entgangen zu sein scheint — hier soll nur auf den von demselben Verfasser wie des Schriftchens in Nr. 36 der Deutschen Bauzeitung vom Jahre 1894 veröffentlichten Aufsatz: „Ueber die Ausbildung der höheren Eisenbahn-Betriebsbeamten“ hingewiesen sein, und es mögen folgende Auszüge hier eingeschalten werden:

„Unter den Tagesfragen des Eisenbahnwesens ist die nach der zweckmäßigsten Ausbildung der höheren Beamten eine der wichtigsten. Daß es in dieser Beziehung zu bessern giebt, wird von Niemand bezweifelt, wohl aber gehen die Vorschläge über die einzuschlagenden Wege weit auseinander. Juristen, Maschinen- und Bauingenieure streiten sich um die führende Stelle in der Verwaltung des mächtigen Organismus, während die Praktiker des Betriebsdienstes verlangen, daß die Eisenbahnen auch in den höheren Stellen durch sie, als die einzig wirklichen Sachverständigen, geleitet werden. Die Schwierigkeit der Sache liegt, wie kaum hervorgehoben zu werden braucht, in der Verschiedenheit der Leistungen, die bei dem kunstvollen Gefüge des Eisenbahnwesens in Frage kommen. Die Herstellung, Unterhaltung und meist fortwährende Erweiterung der Bahnanlage selbst ist eine Thätigkeit, die dem Bauingenieur dauernd bedeutende Aufgaben stellt. Der Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel, sowie der verschiedenartigsten mechanischen Einrichtungen eines großen Bahnbetriebes geben dem Maschinen-Techniker ein weites und lohnendes Arbeitsgebiet. Beide schaffen das mächtige Werkzeug, mit dem der Betriebsbeamte an seine Aufgabe herantritt. Letzterer stellt die vorhandenen Einrichtungen dem öffentlichen Verkehre zur Verfügung, indem er einerseits mit dem Publikum in unmittelbare Berührung tritt, andererseits dafür sorgt, daß der Transport selbst, d. h. die Zusammenstellung und Ordnung der Züge für den Personen- und Güterverkehr, sowie deren Bewegung auf der freien Strecke und innerhalb der Verkehrsstellen in zweckentsprechender Weise vor sich geht. Auch hier also eine doppelte Thätigkeit; eine kaufmännische, dem Speditionsgeschäft angehörige, und eine technische, auf mechanischen Grundsätzen ruhende. Aus der Gesammtheit dieser Leistungen geht schließlich eine Einrichtung von so großer staats- und volkswirthschaftlicher Bedeutung, gleichzeitig aber auch von so ausgesprochenem gewerblichen Charakter hervor, daß ein großes Maaß staatsmännischer Vorbildung und Begabung, verbunden mit einer Fülle technischen und kaufmännischen Wissens und Könnens eben ausreichend erscheint, um dieselbe einheitlich zu leiten.“

„Daß die technischen Wissenschaften aber allein nicht ausreichen, um den Betrieb nach allen Richtungen hin zu beherrschen und zu leiten, wird auch von den Technikern zumeist anerkannt.“

Nachdem dann die Lücken bezeichnet sind, welche durch das fachakademische Studium auszufüllen sind, heißt es weiter:

„Dabei würde selbstverständlich zu erwarten sein, daß jene Kenntnisse, welche das untere Personal im Wege täglicher Uebung empirisch erwirbt, bei dem oberen durch entsprechende wissenschaftliche Vorbildung und systematische praktische Ausbildung zu jener Tiefe und Reife gebracht werden, welche in jedem Berufe das Ziel der akademischen Bildung ist.

Wir gelangen demgemäß zu einem besonderen Fachstudium der Eisenbahn-Betriebsbeamten, bei dem die jetzt bestehende Einseitigkeit in der Ausbildung beseitigt wird.“

Digitized by Google

An dieses Studium soll sich dann eine längere praktische Thätigkeit anschließen Dann heißt es weiter:

„Wie es einen Postmann, Bergmann und Forstmann giebt, wird es einen Eisenbahnmann geben.“

Sind das nicht dieselben Wege, die der H.-Verfasser entdeckt zu haben glaubt, die gleichen Forderungen von Technikern selbst zur Sprache gebracht?

Der H.-Verfasser geht auf die wichtigste Frage des Schriftchens gar nicht näher ein als: steht die dermalige Organisation der Sächs. Staatseisenbahnen auf der Höhe der Zeit — diese hätte er mit „nein“ schon um deswillen beantworten müssen, weil die Betriebs-Direktoren mit einer einzigen Ausnahme, von 11 Betriebsinspektoren 9 Techniker sind — haben sich bei der preußischen Staatseisenbahn Unzuträglichkeiten dadurch herausgestellt, daß die Aufsicht über die Stationen den Vorständen der Betriebsinspektionen (Technikern) übertragen ist; noch macht er Vorschläge über Abänderungen, die er bei einer Neuordnung der Verwaltung der Sächs. Staatseisenbahnen empfehlen würde. Er erkennt den erheblichen Erfolg der preußischen Organisation durch Vereinfachung der Geschäftsführung in den oberen Stellen und des damit verbundenen Schreibwerks an, befindet sich aber insofern im Irrthum als er den finanziellen Erfolg für die Ursache der Organisation bezeichnet, ein Erfolg, der erst nach vielen Jahren dem preußischen Staat Nutzen bringen wird, wenn die auf fünf Jahre mit vollem Gehalt und dann mit dem Ruhestandsgehalt zur Disposition gestellten Beamten in den Dienst wieder eingereiht oder abgestorben sind.

Zu den Ausführungen zum 4. Theil, den der H.-Verfasser nur oberflächlich gelesen zu haben scheint, da nach Seite 19 das Verkehrsbureau und die Transport-Oberinspektion als Hauptverwaltungsstellen der Generaldirektion fortbestehen sollen, sei nur erwähnt, daß wie es den Technikern in Preußen möglich war, sich mit den Betriebsverhältnissen in einem für die Betriebsleitung nothwendigen Maaße bekannt zu machen, das auch in Sachsen durchführbar sein wird. Weshalb soll der Techniker das, was die Stationsbeamten empirisch lernen, nicht auch begreifen und beurtheilen können?

Nachdem die Neuordnung bei den preußischen Staatsbahnen ein Jahr eingeführt ist, die Vereinfachung der Verwaltung sich überall bewährt hat und nirgends Nachtheile hervorgetreten sind, wird bei den Sächs. Staatseisenbahnen die Lösung der Frage der Neuordung nicht lange mehr hinausgeschoben werden können, und voraussichtlich zu ähnlichen Verhältnissen führen wie in Preußen, insbesondere unter Einführung von Betriebsinspektionen und etwa 8 Verkehrsinspektionen, von denen eine je 4 Betriebsinspektionen umfaßt. Zu den Vorständen der Verkehrsinspektionen würden dann Betriebsbeamte (Bahnhofsinspektoren und Güterverwalter) zu ernennen sein.

Eine solche Neuordnung wird kein Schritt ins Finstere, kein unsicherer Experimentalversuch mehr sein. An alle Diejenigen, welche für die leitenden höheren Stellen sich ausbilden wollen, soll aber zukünftig das Verlangen gestellt werden, eine weit umfassendere Ausbildung im Stations- und Verkehrsdienst sich anzueignen, dazu genügenwe der die vier Wochen, welche der Direktionssekretär in einer Güterexpedition arbeitet, noch das Vierteljahr, welches dem Regierungsbauführer für die Ausbildung im Stations- und Güterdienst vorgeschrieben ist. —r.

Das neue österreichische Pensionsgesetz.

Wie in den meisten mitteleuropäischen Staaten außer Preußen*) hat auch die österreichische Regierung einen kräftigen Anlauf zur Aufbesserung der Lage ihrer Beamten genommen. War schon die Gehaltsregulirung, über die wir mehrfach berichteten, eine für die Betheiligten begrüßenswerthe Maßnahme, so ist es noch mehr der Gesetzentwurf, betreffend die Versorgungsgenüsse der Civil-Staatsbeamten und der Diener (Unterbeamten).

Die Pension für k. k. österreichische Staatsbeamte (mit Ausnahme der Minister) beträgt gegenwärtig laut der kaiserl. Verordnung vom 9. Dezember 1866 nach einer anrechnungsfähigen Dienstzeit von 10 bis 15 Jahren $^1/_8$, von 15 bis 20 Jahren $^3/_8$, von 20 bis 25 Jahren $^4/_8$, von 25 bis 30 Jahren $^5/_8$, von 30 bis 35 Jahren $^6/_8$, von 35 bis 40 Jahren $^7/_8$ des Aktivitätsgehalts, nach mehr als 40 Jahren das volle Gehalt. Beamte, welche eine anrechnungsfähige Dienstzeit von 10 Dienstjahren nicht nachweisen können, erhalten ein für allemal eine Abfertigung, welche in der Regel mit dem einjährigen Betrage des anrechnungsfähigen Aktivitätsgehalts zu bemessen, den $1^1/_2$fachen Betrag desselben aber nicht überschreiten darf.

Die Wittwenpensionen werden gegenwärtig bemessen erstens nach dem Gehalte und zweitens nach dem Range der verstorbenen pensionsfähigen Ehemänner. Nach dem Gehalte beziehen die Wittwen $^1/_3$, höchstens aber 350 Gulden. Nach dem Range werden die charaktermäßigen Wittwenpensionen bemessen mit 630, 600, 525, 500, 420, 400, 367 $^1/_2$ und 350 Gulden. Die charaktermäßigen Wittwenpensionen betragen für Wittwen von Ministerial- und Hofräthen 630 Gulden, von Sektions-, Regierungs- und Ober-Posträthen 525 Gulden, von Oberbauräthen 500 Gulden, von Ministerial- und Hofsekretären 420 Gulden, von Bauräthen 400 Gulden, von Rechnungsräthen 367 $^1/_2$ Gulden. Für Wittwen von Ober-Postdirektoren, Posträthen u. s. w. ist eine charaktermäßige Pension nicht festgesetzt. Die Wittwenpensionen dürfen zusammen mit den Erziehungsbeiträgen nicht die Hälfte der Besoldung des Gatten überschreiten.

Der neue Gesetzentwurf bringt sowohl hinsichtlich der Pensionen der Beamten, als auch hinsichtlich der Bezüge ihrer Hinterbliebenen wesentliche Verbesserungen und wird gewiß weit über Oesterreichs Grenzen hinaus das Interesse aller Staatsbeamten in Anspruch nehmen. Wir glauben daher im Sinne unserer Leser zu handeln, wenn wir die wesentlichsten Bestimmungen des Gesetzentwurfes hier mittheilen.

*) Wie verlautet, wird, nachdem die finanzielle Lage Preußens sich als eine gleichmäßig gute erweist, auch hier eine demnächstige allgemeine Verbesserung der Beamtengehälter in nicht zu langer Zeit zu erwarten sein. D. Schriftl.

Deutsche Verkehrs-Aufgaben.

Von Prof. Dr. Hasse.

(Schluß.)

Es ist ein viel gebrauchtes, aber doch noch wenig beherzigtes Schlagwort, daß wir jetzt aus dem Eisenbahnzeitalter in das des Wasserbaues übergehen oder zurückkehren müssen. Ist denn aber auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues jede von unseren oben angedeuteten, verkehrspolitischen Bedürfnissen gestellte Anforderung erfüllt? Wir haben jüngst einer solchen noch nicht gelösten Aufgabe gedacht, der Herstellung einer Eisenbahn durch die Tauern nach dem deutschen Hafen Triest. Die uns künftig von der sibirischen Eisenbahn gestellte Aufgabe, während der Zeit der Eissperre der baltischen Häfen den großen, westöstlichen Winterverkehr über deutsche Eisenbahnen zu leiten, wird eine angenehme Veranlassung zur Entwickelung des östlichen Eisenbahnnetzes sein. Die große Küstenlinie St. Petersburg-Königsberg-Stettin-Hamburg bedarf ebenso einer Abkürzung und eines Ausbaues, wie die große Linie Warschau-Berlin-Köln-Antwerpen. Die Nothwendigkeit, den deutschen Osten und Nordosten industrieller zu entwickeln, als bisher, wird ebenfalls dazu zwingen, die Maschen des östlichen Eisenbahnnetzes enger zu ziehen. Hier wird man überall mit den bekannten und bewährten Mitteln des Eisenbahnsystems in seinen Abstufungen von der doppelgleisigen Hauptbahn bis hinab zu der schmalspurigen Ortsbahn arbeiten können.

Die Entwickelung des von dem Nordwesten nach dem Südosten führenden großen Durchgangsverkehrs wird uns aber vor die Frage stellen, ob wir mit der Vermehrung der Verkehrswege unter Benutzung der bisherigen Verkehrsmittel, den gestellten Aufgaben gewachsen sein werden, oder ob wir nicht nach völlig neuen leistungsfähigeren Verkehrsmitteln Umschau halten müssen.

Bei diesen Erwägungen wird man von folgenden Thatsachen auszugehen haben:

Die durch Frankreich führende Eisenbahnlinie Calais-Paris-Mont Cenis-Genua hat eine Länge von 1256 Kilometer. Die das deutsche Reichsland Elsaß-Lothringen streifende Eisenbahnlinie Ostende-Brüssel-Luxemburg-Metz-Straßburg-Basel-St. Gotthard-Genua ist nur wenige Kilometer kürzer, nämlich 1244 Kilometer. Ein wenig günstiger liegt Ostende-Gotthard-Brindisi mit 2071 Kilometer gegen Calais-Mont Cenis-Brindisi mit 2186 Kilometer. Eine Verschiebung quer durch Süddeutschland und über Wien verträgt aber der große Ueberlandweg von England nach dem Suezkanal nicht. Denn Ostende-Wien-Salonichi ist 2737 Eisenbahnkilometer weit, dazu Salonichi-Alexandrien 670 Seemeilen. Das ist in jedem Falle ungünstiger als Calais-Genua 1256 oder Ostende-Genua 1244 Eisenbahnkilometer und Genua-Alexandrien 1389 Seemeilen und als Calais-Brindisi 2186 Kilometer, oder Ostende-Brindisi 2071 Kilometer und Brindisi-Alexandrien 925 Seemeilen, im letzteren Falle nämlich nur 245 Seemeilen weniger, aber 666 Kilometer mehr.

Nur wenn man Konstantinopel und das was darüber hinaus liegt, als Ziel betrachtet, ist die deutsche Ueberlandlinie wesentlich

Digitized by Google

A. Pensionen der Beamten.

Das Recht auf Pension beginnt nach 10 Dienstjahren. Sie beträgt alsdann 40 Proz. des anrechnungsfähigen Aktivitätsgehalts. Mit jedem weitern Jahre steigt die Pension um 2 Proz. des Gehalts. Nach einer Dienstzeit von 40 Jahren steht dem Beamten das volle anrechnungsfähige Gehalt als Ruhegenuß zu. Bruchtheile eines Jahres werden, sofern sie 6 Monate überschreiten, als ein volles Dienstjahr angerechnet.

Staatsbeamte, Staatslehrpersonen und Diener, welche in Folge Krankheit oder einer von ihnen nicht absichtlich herbeigeführten, im Dienste erlittenen körperlichen Beschädigung vor Vollendung des zehnten Dienstjahres dienstunfähig geworden sind, werden so behandelt, als ob sie 10 Dienstjahre wirklich zurückgelegt hätten. In besonderen berücksichtigungswürdigen Fällen kann solchen Staatsbediensteten auch ein höherer Ruhegenuß bewilligt werden.

Staatsbeamte Staatslehrpersonen und Diener, welche eine anrechnungsfähige Dienstzeit von 10 Jahren noch nicht zurückgelegt haben, erhalten, sofern sie aus dem Staatsdienste nicht in Folge einer freiwilligen Dienstesentsagung oder in Folge einer im Disziplinarwege erfolgten Dienstentlassung scheiden, eine einmalige Abfertigung, welche für eine Dienstzeit bis zu fünf Jahren mit dem einfachen, für eine Dienstzeit von mehr als fünf Jahren mit dem zweifachen Betrage des Jahresgehaltes zu bemessen ist.

Staatsbeamte und Diener, welche das 60. Lebensjahr und das 35. Dienstjahr zurückgelegt haben, können auf ihren Antrag ohne den sonst erforderlichen Nachweis der Dienstunfähigkeit in den dauernden Ruhestand versetzt werden.

B. Wittwen- und Waisen-Pensionen.

Die fortlaufenden Pensionen der Wittwen der pensionsberechtigten, in eine bestimmte Rangklasse eingereihten oder den Titel und Charakter dieser Rangklasse führenden Staatsbeamten und Staatslehrpersonen werden in festen, dieser Rangklasse entsprechenden Jahresbeträgen festgesetzt, und zwar für Wittwen von Staatsbeamten und Staatslehrpersonen

der	I.	Rangklasse mit	5000	Gulden
„	II.	„ „	4000	„
„	III.	„ „	3000	„
„	IV.	„ „	2000	„
„	V.	„ „	1500	„
„	VI.	„ „	1200	„
„	VII.	„ „	900	„
„	VIII.	„ „	700	„
„	IX.	„ „	600	„
„	X.	„ „	500	„
„	XI.	„ „	400	„

Die Wittwen der in die Kategorie der Diener gehörigen, pensionsberechtigten Staatsbediensteten erhalten als Pension ein Drittel des zur Pensionsbemessung anrechenbaren Gehaltes des verstorbenen Gatten, mindestens jedoch 200 Gulden als Wittwenpension.

Für die ehelichen oder durch die nachgefolgte Ehe legitimirten Kinder eines Staatsbediensteten gebührt der Wittwe, wenn sie selbst auf eine fortlaufende Pension Anspruch hat, ohne Rücksicht auf die Anzahl der vorhandenen Kinder ein Erziehungsbeitrag in der Höhe von einem Fünftel der Wittwenpension für jedes unversorgte, in ihrer Verpflegung stehende Kind bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres oder bis zur früheren Versorgung desselben. Es darf jedoch der Erziehungsbeitrag für ein Kind den Betrag von jährlich dreihundert Gulden und die Summe aller Erziehungsbeiträge den Betrag der Wittwenpension nicht übersteigen.

Elternlose oder solchen gleichgestellte Waisen haben, sofern sie unversorgt sind und das 24. Lebensjahr nicht erreicht haben, Anspruch auf eine Concretal-Pension in dem Gesammtbetrage der Hälfte jener Wittwenpension, welche von ihrer Mutter oder ihrer Stiefmutter bezogen wurde oder ihr gebührt hätte. Sollte aber die Summe der normalmäßigen Erziehungsbeiträge, welche der Mutter gebührt hätte, den Betrag der Concretal-Pension überschreiten, so ist der Mehrbetrag als Zulage zur Concretal-Pension nach Köpfen anzuweisen, und zwar mit der Maßgabe daß bei dem jedesmaligen Austritte eines Kindes aus der Bezugsberechtigung der Betrag des auf dasselbe entfallenden Erziehungsbeitrages in Wegfall kommt, und zwar solange, bis jener Mehrbetrag vollkommen verschwindet und nur noch die Concretal-Pension im vollen Betrage verbleibt. Die Concretal-Pension sammt Zulagen darf in keinem Falle die Höhe der Wittwenpension überschreiten.

Die fortlaufenden normalmäßigen Versorgungsgenüsse der Wittwe und Kinder eines im Ruhestande verstorbenen Staatsbediensteten dürfen zusammen den normalmäßigen Ruhegenuß des Verstorbenen nicht überschreiten, dabei aber keinesfalls mit einem geringeren Betrage bemessen werden, als mit 400 Gulden für Wittwen von Staatsbeamten und Staatslehrpersonen und mit 200 Gulden für Wittwen von Dienern.

Nach dem Ableben von Staatsdienern, welche noch keinen Anspruch auf einen Ruhegenuß für sich erworben haben, gebührt der Wittwe oder den elternlosen, sowie den denselben gleichgestellten Waisen unter 24 Jahren eine einmalige Abfertigung mit dem vierten Theile des Jahresgehaltes des Verstorbenen.

Den Hinterbliebenen eines im Dienst oder im Ruhestande verstorbenen Staatsbediensteten gebührt — unbeschadet aller sonstigen gesetzlichen Versorgungsgenüsse — zur Bestreitung der letzten Krankheits- und Leichenkosten ein Sterbequartal in der Höhe des dreifachen Betrages der von dem Verstorbenen zuletzt als Gehalt oder Ruhegenuß bezogenen Monatsgebühr. Das Sterbequartal gebührt der Wittwe oder in deren Ermangelung der ehelichen Nachkommenschaft der Verstorbenen. Sind in Ermangelung auch der Letzteren andere Personen in der Lage, nachzuweisen, daß sie den Verstorbenen vor dem Tode gepflegt oder die Begräbnißkosten gedeckt haben, so kann mit Genehmigung des Finanzministeriums auch diesen Personen das Sterbequartal ausgezahlt werden.

(Schluß folgt.)

---

kürzer als die halbdeutsche Linie (Straßburg-Basel) oder die französische (Paris-Mont-Cenis). Das lehrt jeder Blick auf die Karte. Und daran hat auch der halbmißlungene Kanal von Korinth nichts geändert. Nun ist es ja möglich, sogar sehr wahrscheinlich, daß der große englisch-indische Ueberlandweg und Alles, was darum und daran hängt, später vom Suezkanal weiter östlich, nämlich nach dem Euphratthale und nach dem persischen Meere verlegt werden wird, und daß damit der deutsche Weg wieder in seine alten Rechte eintritt, gleichgiltig, ob dieser dann über Konstantinopel oder Salonichi weiter führt. Aber bis die kleinasiatischen Eisenbahnen, die ja glücklicherweise in deutschen Händen sind, vollendet sein werden, darüber vergehen wahrscheinlich noch mehrere Jahrzehnte.

Inzwischen gilt es, den von England nach dem Suezkanal führenden Weg, an dem wir ja auch durch Deutsch-Ostafrika und anderweit interessirt sind, durch einen größeren Theil von Deutschland zu führen, als dies bis jetzt der Fall ist. Dies kann auf keinem anderen Wege geschehen als über Ostende, Frankfurt, Passau, Wien, Salonichi. Nun ist aber an eine wesentliche Abkürzung der von der Luftlinie bedingten 2737 Eisenbahnkilometer kaum zu denken. Da bleibt nichts anderes übrig, als auf dieser beträchtlichen Strecke die Schnelligkeit der Bewegung wesentlich zu beschleunigen. Ist dies möglich, und zwar in einer Weise, mit der die Eisenbahnstraßen durch den Mont Cenis und durch den St. Gotthard nicht in Wettbewerb treten können? Man muß bedenken, daß beide erstgenannten Wege die Alpen überschreiten und durchbohren, während der Weg durch Deutschland und Oesterreich-Ungarn nur im Balkan einige größere Höhenzüge zu überwinden hat, deshalb weniger Steigungen und Kurven zu besitzen braucht und somit schon mit den bisherigen Verkehrsmitteln eine größere Schnelligkeit entwickeln kann. Aber dies wird nicht genügen. Wir werden überhaupt — und der vorliegende Fall beweist die Notwendigkeit, — an andere schnellere Verkehrsmittel denken müssen als an die „Blitzzüge“ unserer Eisenbahnen mit ihren 80 Kilometer in der Stunde.

Da bieten sich für unsere Technik, die ja angeblich heute vor keiner Aufgabe zurückschreckt, verlockende Aufgaben, die Ruhm, Ehre und Gewinn versprechen. Ohne Techniker zu sein, glauben wir, daß die Versuche sich in zwei Richtungen bewegen werden. Einmal kann man an den Eisenbahnen mit Dampfbetrieb festhalten und ihre Schnelligkeit vervielfachen, oder man wird ganz neue Verkehrsmittel erfinden müssen.

Es liegt auf der Hand, daß solche Projekte sich in ebener Landschaft viel leichter verwirklichen lassen, als in Hochgebirgen. Die deutsch-österreichische Ueberlandlinie hätte also die größere Wahrscheinlichkeit der Verwirklichung, als die französische. Die Hauptsache ist freilich, daß Deutschland durch Herstellung eines solchen schnellsten Verkehrsmittels allen wettbewerbenden Ländern in Mitteleuropa zuvorkommt, den Weltverkehr dadurch an sich fesselt, durch theilweise Ernährung dieser Verkehrseinrichtungen durch den Durchgangsverkehr sich seinen deutschen Binnenverkehr billig macht und dem Netz der älteren Verkehrseinrichtungen einen

Digitized by Google

Prüfungswesen.

Baden. Fragen aus der Assistenten-Prüfung. I. Abtheilung. (Fortsetzung.)

I. Bahnbau.

1. Frage. Was versteht man unter dem freien Durchfahrtsprofil einer Bahn, wonach bestimmt sich dasselbe?

Es sind die wichtigsten Maaße desselben für die freie Bahn und Bahnhöfe, bezogen auf die Gleismitte und Schienenkopfhöhe, anzugeben.

2. Frage. Welche Anlagen der Bahn werden unter dem Begriff des „Gleisoberbau" verstanden?

Die verschiedenen Oberbausysteme sind nach ihrer wesentlichen Anordnung zu beschreiben.

3. Frage. Es sind die gebräuchlichsten Schutzvorrichtungen an einer Bahn zur Verhütung eines unbefugten Betretens derselben durch Menschen und Thiere, sowie zur Verhinderung von Betriebsunfällen zu bezeichnen und kurz zu erörtern. Bei welchen örtlichen Veranlassungen werden sie angebracht?

4. Frage. Nähere Bezeichnung der verschiedenen Bahnhofsanlagen und Ausstattungen, welche zur Sicherheit und Bequemlichkeit des Personenverkehrs dienen. Welche Einrichtungen finden sich auf kleineren und größeren Bahnhöfen, dem Publikum den Zu- und Weggang nach und von den Zwischenbahnsteigen zu erleichtern und zu sichern?

K. Französisch I.

Stil.

Eines Tages zeigte Ludwig XIV. dem Marschall von Grammont ein kleines Gedicht, welches er selbst gemacht hatte. „Sehen Sie diese Verse an, Herr Marschall," sagte er zu ihm, „haben Sie jemals ein so schlechtes Ding gesehen?" — „In der That," antwortete der Höfling (courtisan), „derjenige, welcher dies geschrieben hat, kann (savoir) kein großer Dichter sein." — „Ich bin entzückt über Ihren Freimuth," sagte alsdann Ludwig, „denn ich bin es selbst, welcher dieselben gemacht hat." Der Marschall war nicht sehr angenehm überrascht; doch hatte er Muth genug, den König um das Blatt zu bitten, damit er es mit mehr Aufmerksamkeit lesen könnte. „Das ist nicht nöthig," antwortete ihm der König, „ich bin im Voraus (d'avance) überzeugt, daß Ihr zweites Urtheil nachsichtiger sein würde, aber es würde weniger freimüthig sein."

Dictée.

Pendant une nuit du mois de mars 1814 à l'une des heures les plus loarde de l'histoire de France, le prince Schwarzenberg et le général russe Osten-Lacken montèrent la colline Montmartre, et, arrivés au sommet, s'arrêtèrent à contempler la ville immense étendue à leurs pieds. Le Russe, qui portait au coeur le souvenir de Moscou, s'écria: „Enfin, voilà donc Paris, et nous allons pouvoir le brûler, pour nous venger de la France et pour la punir!" — „Gardez-vous en bien alors, reprit le prince en montrant de la main le colosse en dormi; gardez-vous en bien, car voilà la ville elle-même qui se mangera." — La prédiction est grave, mais elle n'est point dépourvue d'apparence raisonable. Paris, la tête de la France, n'est plus en proportion avec le corps.

L. Geographie.

1. Lauf der Seine? (Städte, Gebiet ꝛc.)
2. Karpathen (Lage, Hauptberge, Flüsse, Länder, Städte).
3. Preußens polnische Theile (Provinzen, Städte, Flüsse).
4. Zuflüsse des Rheins aus Baden.
5. Siebengebirge.
6. Hauptorte in Schleswig und Holstein.
7. Bestimmung der Lage folgender Punkte (in welchem Land, Provinz, an welchem Fluß): Eisernes Thor, Memmingen, Oppeln, Cleve, Quebeck und Montevideo.

Berichtigung. In Nr. 13, Ste. 173 lies unter F. 4, (Telegraphenwesen) Zeile 2, taxiren statt fixiren und unter NB., Zeile 3, Bahn-Zuschlag statt Lohnzuschlag.

Personalnachrichten.

Sachsen. Ein namentlich im Maschinenwesen der Kgl. Sächs. Staatseisenbahn-Verwaltung hochverdienter Beamter, das Mitglied der Kgl. General-Direktion, Herr Oberfinanzrath Ch. Strick, Ritter hoher Orden, ist mit Ende des Monat März aus dem Staatsdienste geschieden. Nach vollendeter 30jähriger Thätigkeit, während welcher derselbe zum weitaus größten Theile dem Maschinenpersonale und technischen Einrichtungen vorstand, scheidet der Genannte, geachtet und geehrt von Allen, die mit ihm in Berührung kamen. Das Personal ließ es sich nicht nehmen, seiner Verehrung für den Chef sichtbaren Ausdruck zu verleihen. Am 29. März überreichten die Beamten einige Ehrengaben, so u. A. die Heizhausvorstände der Kgl. Sächs. Staatseisenbahn-Verwaltung ein Photographie-Ständeralbum, welches von Herrn Professor Naumann-Dresden entworfen, in dem Atelier des Hoflieferanten Pachtmann-Dresden gefertigt wurde und ein Meisterstück in seiner Art ist. Das etwa 60 Centimeter hohe Album mit aus bestem Leder gefertigten Einband trägt ein von Lorbeer- und Eichenzweigen umgebenes Mittelstück mit plastisch gearbeitetem Monogramm des Jubilars und die Jahreszahlen 1866 bis 1896. Massive Lorbeer- und Eichenzweige zieren auch die Ecken. Eine besondere Freude wurde dem Scheidenden dadurch, daß ihn der Verein Deutscher Lokomotivführer zu seinem Ehrenmitgliede ernannte. Das Diplom ist ein Meisterstück kunstgewerblicher Technik, die etwa 75 Centimeter hohe und 40 Centimeter breite Mappe, deren aus bestem grünen Seidenplüsch gefertigter Einband sich von den in Altgoldbronce gefertigtem Mittelstück — den Lokomotivbau darstellend — sehr vortheilhaft abhebt, ist ebenfalls von genannter Firma hergestellt worden. Am Montag, den 30. März, fand im großen Tivolisaale die Abschiedsfeier statt, an der sich etwa 300 Lokomotivführer betheiligten und in deren Verlauf manch' schönes Wort gesprochen wurde und wobei es an Ehrungen verschiedener Art für den aus dem Dienst scheidenden Oberbeamten nicht fehlte. Den Vorsitz führte Herr Kreisvorsteher Kobisch. Anwesend waren Vertreter des Kgl. Sächs. Finanzministeriums und der Kgl. Generaldirektion, an ihrer Spitze die Herren Geh. Rath Meusel, Geh. Rath Köpcke, Geh. Finanzrath von Kirchbach, Generaldirektor Geh. Rath Hoffmann, Maschinendirektor Baurath Pagenstecher, Transportdirektor Winkler u. s. w. Herr Lokomotivführer Hofmann feierte den Scheidenden, Herr Singer die Heimath, Kaiser, König und Vaterland, Herr Flender das Finanzministerium, Herr Geh. Rath Meusel die Lokomotivführer u. s. w. Herr Ober-Finanzrath Strick dankte in bewegten Worten für all' die Ehrungen. Der Gesangverein der Kgl. Sächs.

Anschluß an das zu schaffende neue Verkehrsmittel innerhalb des deutschen Wirthschaftslebens ermöglicht. Das würde dem inneren, deutschen Wirthschaftsleben ähnliche, weltwirthschaftliche Vortheile gewähren wie sie jetzt etwa England aus seiner Insellage erwachsen. Vortheile, die sich in ihren letzten Wirkungen kaum ausdenken lassen.

Für die Eilbahn der Zukunft, mag diese nun eine Breitspurbahn oder eine Hochbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe sein, ergeben sich ganz von selbst folgende Linien mit möglichst direkter Verbindung der angegebenen Punkte unter einander:

Ostende, Brüssel, Lüttich, Coblenz, Frankfurt, Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Linz, Wien, Pest, Belgrad, Nisch mit Gabelung nach Konstantinopel und nach Salonichi, später fortgesetzt nach dem Piräus.

Ferner Hamburg, Berlin, Dresden, Prag, Wien.

Endlich Warnemünde (oder Stettin), Berlin, Leipzig, Würzburg, Basel.

Frisch an die Arbeit!

Eine Vervielfachung der auf den Eisenbahnen zu erzielenden Schnelligkeit setzt breite Spur, Vermeidung von Kurven und Steigungen voraus. Ob eine Literatur über die Breitspurbahn schon vorhanden ist, weiß Verfasser dieser Zeilen nicht. Ihm sind nur mündliche und handschriftliche Aeußerungen Moritz Wirth's über die Idee bekannt. Die Breitspurbahn könnte das bisherige Planum vorhandener Eisenbahnen nur auf deren geraden und ebenen Strecken mitbenutzen. Sollten die Wagen auf dem ersten und dritten Gleis einer normalspurigen (1,435) Eisenbahn laufen, so würde eine Spur von 1,435 + 1,965 = 3,400 Meter, bei Benutzung des ersten und vierten Gleises eine Spur von 4,835 Meter entstehen. Denkbar wäre auch die Einlage eines neuen, schweren Gleises zwischen die anderen Gleise auf dem bisherigen Planum. Die für den Betrieb entstehenden Schwierigkeiten werden aber voraussichtlich auf die Anlage völlig neuer Unterbauten drängen. Die Rücksichten auf den in Geländehöhe sich kreuzenden Verkehr werden aber dazu zwingen, die breitspurige Eilbahn über oder unter dem Niveau zu führen.

So entsteht ganz von allein der Gedanke an eine Hochbahn mit elektrischem Betrieb. Ihre Ausführbarkeit ist für den Ortsverkehr nachgewiesen. Es gilt nur, das Prinzip auf den großen Durchgangsverkehr zu übertragen*). Denkt man hierbei an die Beförderung von Personen und Gütern, so liegen wiederum alle Erfordernisse der Breitspurbahn vor. Denkt man nur an die Be-

*) Dieser Aufsatz war schon niedergeschrieben, als uns die amerikanische Zeitung „Der Westen" vom 28. Juli 1895 zuging. In dieser theilt Dr. Zwink in einem Aufsatze: „Die Elektrizität in wirthschaftlichen Betrieben" mit, daß der elektrische Betrieb auf großen Fernbahnen in Amerika zur Thatsache werde, und daß man hierzu elektrische Lokomotiven von 75 Tonnen Gewicht verwende. In einem anderen Aufsatze derselben Zeitungsnummer wird die Herstellung einer elektrischen Hochbahn zwischen New-York und Chicago empfohlen, um die 900 englischen Meilen zwischen beiden Städten in mindestens 12 Stunden zurücklegen zu können.

Digitized by Google

Staatseisenbahnbeamten trug weihevolle Gesänge vor, und Herrn Bureau-Inspektor Klötzers gedichteter Scheidegruß wurde gemeinsam gesungen.

Ausland.

Frankreich. Versetzung der Staats-Bahnbeamten in den Ruhestand. Nach einer Verfügung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 19. Januar c. sind zum Uebertritt in den Ruhestand verpflichtet: 1. Die Oberbeamten und Beamten der Staatsbahnen, deren Ernennung nach Art. 4 der Verordnung vom 10. Dezember 1895 zur Zuständigkeit des Ministeriums gehört, sobald sie das 65. Lebensjahr zurückgelegt haben; 2. die Beamten der Staatsbahnen, deren Ernennung zur Zuständigkeit des Staatsbahndirektors gehört, sobald sie das 62. Lebensjahr zurückgelegt haben. Das heißt man eine indirekte Form von Stellenmehrung. B. B.-Bl.

Vermischtes.

Zu den Frankfurter Fahrkarten-Unterschlagungen. Wie verlautet, wird die Hauptverhandlung in Sachen der Fahrkartenunterschleife noch im Laufe des April vor der Frankfurter Strafkammer stattfinden. Unter Anklage sind 14 Beamte der Hessischen Ludwigsbahn und je einer der Elsaß-Lothringischen und der Taunusbahn. Ein merkwürdiges Vorspiel zu dieser großen Sache beschäftigte bereits am 31. vor. Mts. das Gericht in fünfstündiger Sitzung. Ende Oktober v. Js. war, so berichtet die „K.-Ztg.", bei der Direktion der Main-Neckarbahn ein namenloses Schreiben eingelaufen, worin ein Schaffner Darkow beschuldigt wurde, dem Schreiber des Briefes Fahrkarten verkauft zu haben. Eine daraufhin vorgenommene Durchsuchung des Schaffners ergab, daß er zwei Fahrkarten bei sich hatte, die er hätte abliefern sollen; aber die Karten waren am Tage vorher gelöst und richtig durchlocht, sodaß die Angabe des Schaffners, er habe sie aus Versehen nicht abgeliefert, glaubhaft erschien. Man begnügte sich, ihn zu entlassen, zumal da sich herausstellte, daß der namenlose Brief von dem zukünftigen Schwager des Schaffners, einem jungen Buchhalter Namens Goldefehr, geschrieben worden war, offenbar aus Rache. Als aber Ende Januar der große Schlag gegen die Zugführer und Schaffner der Hessischen Ludwigsbahn geführt wurde, kam man auch auf diesen Fall bei der Main-Neckarbahn zurück. Polizei und Untersuchungsrichter verhörten den Dakow, und da er einräumte, einmal in Frankfurt und einmal in Heidelberg einen Fahrgast ohne Karte mitgenommen zu haben, so behielt man ihn in Haft. Vor Gericht stellte sich aber der Sachverhalt wesentlich anders dar. Der Angeklagte erklärte, er habe dem einen Fahrgaste in Friedrichsfeld eine Karte nachgelöst und dem andern in Darmstadt eine Karte lösen wollen, aber der Reisende sei ihm durchgebrannt, und diese Erzählung wurde selbst von der Bahnverwaltung für glaubhaft erklärt, da auf der Main-Neckarbahn keine Bahnsteigsperre besteht. Auf der andern Seite konnten die Angaben des Briefes von dem Schreiber selbst nicht aufrecht erhalten werden, und seine Beschuldigungen erwiesen sich so sehr als Ausfluß persönlicher Feindschaft, daß ihnen das Gericht keinen Glauben schenkte und den Angeklagten freisprach.

Eine geradezu verblüffende Vereinfachung des Eisenbahndienstes verspricht eine Erfindung, welche, wie die M. N. N. zu berichten wissen, gegenwärtig in technischen Kreisen viel von sich reden macht. Sie beruht auf einer sinnreichen Verwendung des Automaten. Jeder Sitz des Eisenbahnwagens ist, so lange er nicht benutzt wird, hinaufgeklappt. Ueber ihm befinden sich drei Schlitze, je einer für Gold-, Silber- und Nickelmünzen; die eingeworfenen Münzen fallen zunächst in einen „Münzprüfer", welcher verhindert, daß z. B. eine Silbermünze in der Bahn für Goldmünzen zur Wirkung kommt. Von da gelangen sie auf die Schüsseln des „Münzhebels". Dieser ist so eingerichtet, daß die Münzen ihn mit einem ihrem Werthe entsprechenden Momente drehen. Der Münzhebel drückt nun eine Spiralfeder und den damit verbundenen „Kilometerzeiger" um eine dem aufgelegten Werthe entsprechende Länge nieder. Mit dem Niederklappen des Sitzes wird ein Räderwerk eingeschaltet, welches von der Achse des Wagens bewegt wird. Dieses Räderwerk treibt entsprechend dem vom Wagen zurückgelegten Wege den Münzhebel mit der Feder mittels einer Zahnstange wieder in die Höhe, während man stets am Kilometerzeiger ablesen kann, wie weit man noch fahren darf. Ist die bezahlte Strecke abgefahren, so ist der Münzhebel wieder in der Ruhelage angekommen und kippt dort um; die Münzen fallen in getrennten Röhren in die Kasse, nachdem je 100 Stück zusammengerollt sind. Im Augenblicke, wo der Münzhebel leer ist, wird der Sitz vom Räderwerk mit unwiderstehlicher Gewalt wieder aufgeklappt. Der Fahrgast beweist durch sein Stehen, daß er nicht weiter bezahlt hat und wird auf der nächsten Station von einem Kondukteur dienstlich weiter behandelt. Falls sich der Apparat bewährt, so dürfte durch ihn, da er Fahrkarten, Schalterbeamte, Kontrolleure und Kondukteure überflüssig macht, die Eisenbahnrente beträchtlich gehoben werden. Wenn das nicht etwa ein gut ersonnener Aprilscherz ist, so zweifeln wir nicht, daß es bei dem Eifer für Sondervereine bald einmal einen Verein pensionirter Eisenbahner geben wird.

Stenographisches. Die mehrfach verbreitete Nachricht, daß das preußische Kriegsministerium für den an Unteroffiziere zu ertheilenden Unterricht in der Stenographie das Neu-Stolz'sche System gewählt habe, wird als unrichtig bezeichnet. Nach einer authentischen Erklärung von zuständiger Stelle ist eine Entscheidung über die Systemfrage noch nicht getroffen. Die betreffende Verfügung, die das Kriegsministerium, Allgemeines Kriegs-Departement, an die ihm unterstellten Generalkommandos erlassen hat, bezweckte nur, „bevor eine Entscheidung getroffen wird", seitens der einzelnen Truppentheile feststellen zu lassen, inwieweit in den einzelnen Garnisonen auf geeignete Lehrkräfte des Neu-Stolze'schen Systems zu rechnen sei und ob und welche Mehrkosten die Einführung des Stenographie-Unterrichtes verursachen würden. Wenn es in der betreffenden Verfügung heißt, es habe sich ergeben, daß die Neu-Stolze'sche Stenographie in Norddeutschland von allen Systemen die allgemeinste Verbreitung gefunden habe, so war derzeit das Kriegsministerium nicht zutreffend unterrichtet. Nachfolgende

---

förderung der Briefpost nach Art der Rohrpost, also ohne Begleitung des Transportes durch Menschen, so genügt eine einfache Säulenreihe, und die Sache wird wesentlich billiger und einfacher.

Vermischtes.

Farbenblindheit bei Seeleuten. Das Ergebniß der im Deutschen Reiche 1895 vorgenommenen amtlichen Untersuchungen von Seeleuten auf Farbenblindheit liegt jetzt vor. Die Untersuchungen finden auf den Navigationsschulen und Seemannsämtern statt. In Preußen wurden auf 16 Navigationsschulen und 16 Seemannsämtern 513 Seeleute, in Mecklenburg-Schwerin auf einer Navigationsschule und zwei Seemannsämtern 83 Seeleute, in Oldenburg auf der Navigationsschule in Elsfleth 42 Seeleute, in Lübeck auf der dortigen Navigationsschule 25 Seeleute, in Bremen auf den Untersuchungsstellen daselbst und in Bremerhaven 60 Seeleute, in Hamburg auf der Navigationsschule 121 Seeleute, insgesammt 844 Seeleute untersucht. — Mit Einrechnung des Ergebnisses der zweiten Untersuchungen bei den Untersuchungskommissionen in Stralsund, Rostock, Lübeck, Bremen und Hamburg ergab sich als Resultat: von 844 untersuchten Seeleuten waren 834 = 98,82 Proz. nicht farbenblind, 6 = 0,71 Proz. waren grünblind, 4 = 0,47 Proz. farbenblind. Im Jahre 1894 wurden 824 Seeleute untersucht, von denen sich als nicht farbenblind erwiesen 89,06 Proz., als farbenblind 1,33 Proz., als unvollständig farbenblind 0,61 Proz.

Ein Original in des Wortes ganzer Bedeutung war der jüngst verstorbene Postverwalter a. D. Werber in N. Derselbe hatte, wie die „D. V.-Z." zu erzählen weiß, vor Jahren den Beruf des Landwirths mit der Stellung eines Expediteurs vertauscht. Seine Eigenthümlichkeit und die Gespanntheit seiner Beziehungen zur deutschen Sprache, sowie zur Geographie schlossen nicht aus, daß er seinen kleinen Geschäftskreis ausfüllte. Von verschiedenen erheiternden Vorkommnissen in seinem Wirken sei hier nur folgender belustigender Fall mitgetheilt: Werber hatte eine eingelieferte Postanweisung über 24 Mark nicht gebucht, und nach entsprechender Zeit kam diese Unterlassung zur Sprache. Obwohl man höheren Ortes überzeugt war, daß hier nicht Absichtlichkeit, sondern nur Irrthum vorliege, so glaubte Werber doch, auch einen möglichen Verdacht abwenden zu müssen; er erörterte den Fall ausführlich und wies nach, daß die Geschäfte zur Zeit der Einlieferung der Postanweisung sehr gedrängt hätten. Seinen Bericht schloß Werber mit dem denkwürdigen Satze: Hieraus möge die Kaiserliche Ober-Postdirektion hochgeneigtest ersehen, daß keine „Defektirung" sondern eine „Ueberschnellung" vorliegt.

Humoristisches.

Gemüthlich. Fremder: „Bitt' schön, wann trifft der Abendzug hier ein?" — Stationsdiener: „Ja . . . so um achte 'rum kimmt er gern!" —

O weh! A.: Die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn scheint sich ganz besonders schlecht zu rentiren. — B.: Weshalb glauben Sie das? — A.: Weil an den Wagen O weh (O. W. E.) angeschrieben steht.

Digitized by Google

Zusammenstellung, die auf Grund der von dem Stolzeaner Mertens im „Deutschen Stenographen-Kalender auf das Jahr 1896“ veröffentlichten neuesten statistischen Erhebungen hergestellt ist, läßt ersehen, daß die Gabelsberger'sche Stenographie der Stolze'schen (Alt-, Neu- und Mittelstolze zusammen) nicht nur im ganzen Verbreitungsgebiete, sondern auch in Norddeutschland ganz beträchtlich überlegen ist. Da diese Liste weiteres Interesse hat, theilen wir sie hier mit:

	Vereine		Mitglieder		Unterrichtete	
	Gabelsberger	Stolze	Gabelsberger	Stolze	Gabelsberger	Stolze
Norddeutschland	623	448	14862	12644	15716	10367
Süddeutschland	161	38	7529	1292	10138	940
Deutschland	784	486	22391	13936	25854	11307
Ausland	192	85	6875	2701	19149	2869
Insgesammt	976	571	29266	16637	45003	14176

Eine Riesenbrücke in Sibirien. Die sibirische Eisenbahn wird die bekannten Riesenströme des ungeheuren Landes der Reihe nach auf mächtigen Brücken überschreiten. Die „Nowoje Wremja“ giebt Einzelheiten über die Irtyschbrücke bei Omsk. Ihre Länge beträgt 340 Saschen (ungefähr 680 Meter) in sechs Fluchten. Der eiserne Oberbau wird von sieben mächtigen Pfeilern getragen und liegt bei gewöhnlichem Wasserstande 18 Meter höher als der Spiegel; man rechnet auf eine Steigung des Wasserstandes von vier Meter im Frühjahr. Die Grundmauern der Pfeiler liegen 15—16 Meter unter dem Spiegel, so daß eine Gesammthöhe der Pfeiler von 34 Meter herauskommt. Das Material stammt fast ganz vom Ural; die metallischen Theile wurden in den staatlichen Fabriken zu Botkinsk und Perm hergestellt. Das Steinmaterial kam für den Oberbau aus Tscheljabinsk, während für die Fundamente auch Gestein von Semiarsk den Irtysch hinabkam. Der Bau begann am 1. Dezember 1894 und ist soeben vollendet worden. Zur Zeit waren 1000 Arbeiter gleichzeitig thätig. Die Kosten sind auf zwei Millionen Rubel veranschlagt.

Die Bahnhofsspritze als Retterin. Der Ort Zöhda in der Nähe des Bahnhofes Nerchau-Trebsen (Sachsen), dessen Gebäude zum Theil noch mit Stroh gedeckt sind, war durch den Ausbruch eines Feuers in einem stroh- und holzgefüllten Schuppen nicht wenig gefährdet. Das Feuer war aber glücklicherweise auf der Bahnstation bemerkt worden, und sofort rückte die Bahnhofsspritze zur Brandstelle, woselbst es dem schnellen und energischen Eingreifen der Bahnhofsmannschaften unter sachgemäßer Leitung des Herrn Bahnhofsinspektors Werner gelang, das Feuer zu löschen. Wäre die Löschhilfe nicht so schnell und energisch gewesen, so hätte das Feuer bei der Bauart der dortstehenden Gebäude große Ausdehnung annehmen können.

Briefkasten.

A. in R. Noch im Laufe dieses Monats wird ein Artikel im angedeuteten Sinne erscheinen. Soweit unsere Information reicht, kann die gegebene Anregung nur zur Klärung der Sachlage dienen. — **B. in K.** Besten Dank für freundliche Mittheilung. — **M. in Dr.** In nächster Nummer. Die Hauptversammlung wird sich schlüssig darüber werden müssen, welche Stellung das Organ in Zukunft nach dieser Richtung hin einzunehmen haben wird, ohne daß seine selbständige und unabhängige Stellung dadurch berührt wird. — **D. in B.** Ihrer freundlichen Anregung haben wir bereits entsprochen; allerdings nicht in der Zeitung, in welcher sich für statistische Tabellen nur selten der Raum bietet, wohl aber in der umfassendsten Weise im Deutschen Eisenbahn-Kalender. Sollte es Ihnen entgangen sein, daß in demselben über 22 Seiten statistische Tabellen Aufschluß geben über die Längen- und Eigenthumsverhältnisse, die Staatsangehörigkeit, die geographischen Verhältnisse der Eisenbahnen Deutschlands, ferner über die Leistungen der Betriebsmittel, den Personen- und Güterverkehr, die Betriebsüberschüsse, die Baukosten, die Beamten und Arbeiter und die Betriebsunfälle? Darin ist ein für jeden Lernfreudigen äußerst interessantes und lehrreiches Material geboten. — Soweit der Vorrath reicht, wird übrigens der Kalender noch zu den bekannt gegebenen ermäßigten Preise ausgeliefert und kann entweder direkt oder durch den Verein bezogen werden. — **F. in Braunschw.** a) Die Lokomotivführer der Sächsischen Staatsbahnen sind von jeher im Gehalte besser gestellt gewesen als die der Preußischen. Man kennt in Sachsen auch nicht die weitgehende Unterordnung des Lokomotivführers unter den Zugführer, d. h. der Sächsische Lokomotivführer ist — und das nicht zum Nachtheile der Betriebssicherheit — im Ganzen selbständiger in seiner dienstlichen Stellung. b) Die Zugsrevisoren werden in Sachsen nicht aus der Reihe des Zugspersonals, sondern des Stationspersonals entnommen. In der That dürfte damit auch ein besserer Erfolg zu erzielen sein. — Es ist darüber schon an anderer Stelle Ausführlicheres gesagt. — **M. in L.** Für diese Nummer leider zu spät eingegangen. Der Druck unseres Blattes erfolgt Mittwoch früh, die Ausgabe am Donnerstag. — **St. —r.** Voraussichtlich in nächster Nummer. — **Fr., Lausitz.** Es kann gewiß nur freudig begrüßt werden, wenn sich an der nächsten Hauptversammlung auch Nichtabgeordnete in möglichst großer Anzahl betheiligen. Freie Fahrt für diese ist aber u. W. leider nicht genehmigt worden.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

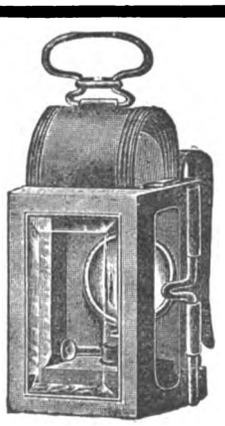
Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet.

Unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse.** **Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk.

Prospekte und nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin,** Kaiserhofstraße 2.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Holländ. Tabak. Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel fco. acht Mk.

B. Becker in **Seesen** a. H.

Garantirt reiner 1893er Rheinwein.

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Bur.-Diätar des Dir.-Bez. Bromberg sucht Tauschversetzung in den Bez. Halle, Erfurt, Magdeburg, Stettin oder Cassel. Nähere Mittheilung an den Bezirksvorstand in **Nakel** erbeten.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Unerreicht billig
empfiehlt in großer Auswahl
Geraer Herrenstoffe
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Mölln.**

Wünsch' guten Morgen!
O. C. F. Miether, Hannover II, Steinthorfeldstr. 19. Musikinstr.-, Harmonika- und Saiten-Fabrikant. Preisliste gratis.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**

unter genauer Angabe der zuständigen Direktion

von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig-Gohlis, Ulrichstraße 1.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder

Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art

zu außergewöhnlich billigen Preisen.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**

F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Das in jeder Beziehung denkbar beste

Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von

J. Schmey,

Berlin SW., Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Entwurf u. Bearbeitung v. C. Opitz.

Infolge besonderer Vereinbarung mit der Verlagshandlung sind wir in den Stand gesetzt, unseren Abonnenten den in Nr. 21 v. J. als bei der Redaktion eingegangen, unter „Literarisches" mit verzeichneten

Eisenbahn- und Verkehrs-Atlas von Europa

von Dr. W. Koch u. C. Opitz **zu ermäßigtem Preise** zu liefern, u. zwar die bisher vorliegenden, **jede ein in sich abgeschlossenes Ganzes** bildend. Abtheilungen:

Deutschland, 26 Haupt- und 14 Nebenkarten, 1 Nachtrags- und 1 Uebersichtskarte **mit vollständigem Ortsverzeichniß**, nebst **Supplement: Neuorganisation der Preuß. Staatsbahnen** mit vollständigem Stationsverzeichniß — eleg. gebunden

statt 12 Mark für 8 Mark.

Rußland, 28 Haupt- und 12 Nebenkarten, sowie 1 Uebersichts- und 1 Ergänzungskarte **mit vollständigem Ortsverzeichniß** (deutsch-russisch und russisch-deutsch) eleg. gebunden

statt 10 Mark für 7 Mark.

Die zu Hunderten vorliegenden ausgezeichneten Urtheile von maaßgebenden Behörden und den hervorragendsten Fachorganen, sowie der vornehmen Tagespresse entheben uns jeder besonderen Anpreisung des schönen Werkes.

Die Geschäftsstelle der „Deutschen Verkehrs-Blätter".

Richard Berek's

gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

5 mm Bohrung

Nr. 14 ca. 100 cm lang das Stück 3 Mark.

15 mm Bohrung

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabake pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek

Ruhla G (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

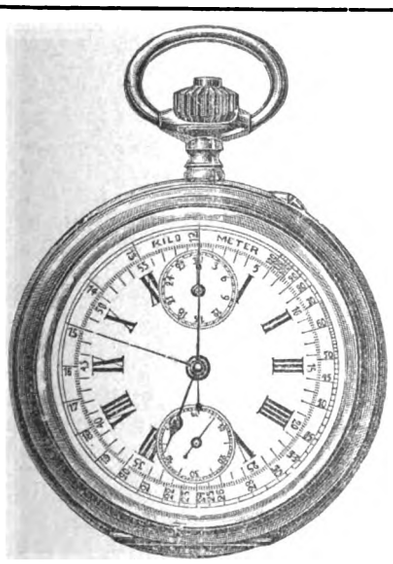
Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.

Carl Sohst,

Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in

Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**

Silber- und Alfénide-Geräthe aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894. **Silberne Medaille** Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Fabrikation. **Export.**

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes Versandhaus,
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleisch-extracte } von Liebig, „ Kemmerich,
Fleisch-peptone } „ Denayer, „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin
Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützer u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtötendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl,
Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und Cigarretten.

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10%, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.
Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Spar- und Darlehnskasse
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Leopoldstraße 1.
Spareinlagen 3½% Zinsen
Geschäfts-Antheile 3½% Zinsen und Dividende
werden jederzeit angenommen.
Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Weltberühmte **Geraer** *Kleiderstoffe*
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Reiner, guter Wein.

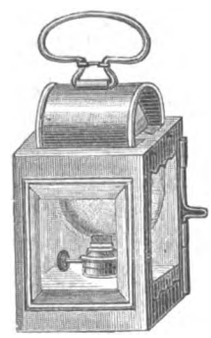
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Mittelwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen.
à Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Wring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub M. 1000 durch die Exp. d. Bl.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.**
Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Inhalt: Eine Verwaltungs-Neuordnung bei den Sächsischen Staatseisenbahnen in Sicht? — Das neue österreich. Pensionsgesetz. — Prüfungswesen. — Personalnachrichten. — Ausland. — Vermischtes. — Feuilleton: Deutsche Verkehrs-Aufgaben. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 15. Leipzig, den 9. April 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Suum cuique!

Der in der 10. Hauptversammlung des Bezirks Leipzig am 15. März cr. gefaßte Beschluß, an die Landes-Hauptversammlung des Sächsischen Vereins den Antrag auf Aenderung der Namensbezeichnung des „Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover" zu stellen, hat eine Gegen-Kundgebung des letztgenannten Vereins in Nr. 13 der Deutschen Verkehrs-Blätter veranlaßt. Da die Angelegenheit gegenüber den übrigen zum Verband gehörigen Vereinen damit den internen Charakter verliert, so zögern wir nicht, auch unsererseits die Reserve aufzugeben und die Gründe, denen unser Beschluß entsprungen ist, öffentlich klarzulegen. Zunächst verwahren wir uns ganz entschieden dagegen, als ob wir mit diesem Antrag die Einigkeit unter den Verbandsvereinen hätten antasten und stören wollen. Nichts liegt uns ferner als das. Wir haben die Ermannung der preußischen Kollegen, das Erwachen des Standesbewußtseins und die rasche, gedeihliche Entwickelung unseres preußischen Nachbarvereins nur mit Freuden begrüßt, sehen wir doch darin ein weiteres kräftiges Reis am Baume unserer deutschen Verbandsorganisation emportreiben. Gerade in dem Einigkeits- und Kollegialitätsprinzip der Einzelvereine des Verbandes aber ist dargethan, daß diese sich gegenseitig genügend respektiren. Diese Voraussetzung vermissen wir aber in der Beilegung des Prädikats „Deutsch" seitens eines Einzelvereins. Durch diese Bezeichnung wird die Existenz der übrigen ebensodeutschen Landesvereine geradezu ignorirt. Nicht deswegen, als ob wir weniger deutsch wären als unsere preußischen Berufsgenossen, fechten wir das Wort an, sondern weil es geeignet ist, den Anschein zu erwecken, als wären die übrigen Landesvereine nur Partikular-Vereine und bloß der preußische Verein könnte für sich das Recht in Anspruch nehmen, sich deutsch zu nennen. Der deutsche Charakter, der uns mit Stolz erfüllt, kommt im Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine zum Ausdruck, die Benennung der Einzelvereine müßte sich aber in den geographischen Grenzen, innerhalb deren sich die Wirksamkeit des Vereins bewegt, halten. Hiergegen wird man uns einzuwenden versuchen, daß der preußische Bruderverein seine Mitglieder nicht nur innerhalb der schwarz-weißen Grenzpfähle habe, sondern auch Beamte anderer Bundesstaaten ihm zugehörten. Wir können diesen Einwand nicht gelten lassen. Die wenigen etwa dem Vereine angehörigen außerpreußischen Mitglieder sind dem Verein zum großen Theil beigetreten, als es noch der Rechtshilfsverein deutscher Eisenbahn-Verkehrsbeamten zu Hannover war. Vielleicht mögen diese seit dem Jahre 1894, aus welchem sie herrühren und seit welchem Jahre uns verläßliche Unterlagen hierüber fehlen, in der Zahl noch um Einiges gestiegen sein, anzunehmen ist es aber nicht, da durch den am 1. Januar 1895 erfolgten korporativen Beitritt der Landesvereine zu der erwähnten Rechtshilfsabtheilung die Zugehörigkeit eines, einem der Verbandsvereine angehörigen einzelnen Mitgliedes illusorisch geworden ist. Was bedeuten aber auch etwa 200 auswärtige Mitglieder gegenüber einem Gesammtmitglieder-Bestande von rund 8000? Geben diese 200 wirklich den Ausschlag für die Wahl der Bezeichnung „deutsch" oder glaubt man, diese verschwindend kleine Anzahl würde Anstoß daran nehmen, zur Erreichung ihrer Absicht einem preußischen Eisenbahn-Beamtenverein beizutreten? Unserer Meinung nach muß das als ausgeschlossen betrachtet werden. Wozu führt man denn aber sonst das „deutsch"? Hat die Vereinsverwaltung ernstlich angenommen, der preußische Verein könnte es erreichen, seine Aeste gleichmäßig über alle deutschen Staaten auszubreiten, um einen deutschen Verein in des Wortes wahrer Bedeutung zu Stande zu bringen? Einer solchen Ausbreitung mußten die schon vorhandenen bestorganisirten und sicherfundirten Landesvereine der jüngeren Geburt, die sich an ihrem starken Rücken emporrankte, ein gebieterisches Halt entgegenstellen.*) Diese Voraussicht ist uns allerdings auch in verschiedenen schriftlichen Auslassungen der hannöverschen Vereinsverwaltung dokumentirt worden. Wiederholt und auch in der letzten Entgegnung in Nr. 13 der Deutschen Verkehrs-Blätter ist erklärt worden, man habe in Hannover nicht die Absicht, in der Gewinnung von Mitgliedern zu anderen Verbandsvereinen in Konkurrenz zu treten. Ja, darf man's aber glauben? Das wirkliche Verfahren mögen die nachstehend angeführten Thatsachen beleuchten. In einer am 21. Mai 1894 in Hannover stattgefundenen Vorstandssitzung, welche die Namensänderung des damaligen Rechtshilfsvereins zum Zwecke hatte, wurde beschlossen, an die außerordentliche Generalversammlung den Antrag zur Annahme des Titels „Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover" zu stellen mit dem weiteren Zusatze: „Die Versammlung ermächtigt den mitanwesenden Redakteur der Deutschen Verkehrs-Blätter, zu betonen, daß in der Bildung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins keineswegs die Absicht begründet sei, gegenüber den bestehenden Vereinen in irgendwelcher Weise vorzugehen oder dieselben zu beeinträchtigen." Dieses Amendement erhielt durch die außerordentliche Generalversammlung in Berlin am 8. Juli desselben Jahres die Sanktion. Unterm 15. Februar 1896 versendet nun aber die Vereinsverwaltung in Hannover an die sämmtlichen Kgl. Eisenbahn-Direktionen, an die Herren Direktionsmitglieder und an die Herren Oberbeamten Preußens und anderer deutscher Bundesstaaten ein Rundschreiben, in welchem der Vertrags-Abschluß mit der Gesellschaft „Rhenania" zur Kenntniß gebracht und die Versicherungsnahme gegen Unfälle seitens der Herren Oberbeamten bei dieser Gesellschaft mit dem Hinzufügen empfohlen wird, daß daraus dem preußischen Verein einige geringe finanzielle Nebeneinnahmen zu fließen. Nun, wenn man mit dieser Propaganda für die genannte Gesellschaft auch die „Konkurrenz in der Gewinnung von auswärtigen Mitgliedern" zu umgehen sucht, so wird doch damit eine ideale Konkurrenz gegenüber der geplanten Verbandseinrichtung und damit der Einzelvereine eröffnet, die an einem eventuellen Nutzen zu partizipiren haben werden. Heißt das nicht andere Vereine beeinträchtigen? Wo bleibt hier die so gern betonte Vereinsbrüderlichkeit? Hier erscheint es uns allerdings „auffällig" und „unerfindlich", wie seitens eines Verbandsvereins die Unfallversicherungsgesellschaft, mit der er unter der Mißbilligung der übrigen Verbandsvereine einen vorzeitigen Abschluß perfekt machte, in einer Periode, wo die Frage der Unfallversicherung im Allgemeinen im Verbande vor der Lösung steht, empfehlend in das Bereich der Brudervereine getragen werden kann. Ein solches Verfahren, über den Kopf der Verbandsleitung hinweg unternommen, muß zurückgewiesen werden. Soll vielleicht dem deutschen Charakter des preußischen Vereins auf dem eingeschlagenen Wege unter Umgehung der s. Zt. gegebenen nunmehr vielleicht lästigen Versicherung über das Unangetastetbleiben bestehender Privilegien der übrigen Brudervereine Geltung verschafft werden? Solange der preußische Verein — und das mag besonders auch der Entgegnung in Nr. 13 gegenüber betont sein — Rechtsschutz- bezw. Rechtshilfsverein firmirte und sich lediglich mit der Rechtshilfe

*) Der Antrag stellende Bezirksverein zu Leipzig würde, wie wir mitzutheilen ermächtigt sind, kein Bedenken tragen, wenn die Landesvereine der Staats-Eisenbahn-Beamten, unbeschadet ihrer Selbstständigkeit, insgesammt den Titel „Deutsch" annehmen und zwar so, daß z. B. der Sächsische Verein sich nennt: „Deutscher Eisenbahn-Beamtenverein für das Königreich Sachsen", der Badische: „Deutscher Eisenbahn-Beamtenverein für das Großherzogthum Baden" usw. — Demnach wäre allerdings für den jetzigen Deutschen Eisenbahn-Beamtenverein nicht eine Titeländerung, sondern nur die Hinzufügung „für das Königreich Preußen" erforderlich. Man darf gespannt sein, welchen Anklang dieser an sich durchaus logische Gedanke in den betheiligten Kreisen finden wird. — D. Schriftl.

Digitized by Google

beschäftigte, hatte er die Befugniß, sich die Bezeichnung „Deutsch“ beizulegen und dieses Prädikat zu führen, weil kein anderer der Verbandsvereine diesen Zweig der Vereinsthätigkeit verfolgte. Von dem Zeitpunkte ab jedoch, wo er sich auch noch anderen allgemeinen Zielen zuwandte, die vor ihm die schon bestehenden Vereine in ihrem Programm vertraten und durch die eine diese Ziele mit umfassende bezeichnendere allgemeine Benennung des Verein anzunehmen geboten war, verlor er die Berechtigung, vor dieser allgemeineren Vereinsbezeichnung den Zusatz „Deutsch“ zu führen, da seine nunmehrigen Bestrebungen an den bestehenden Vereinsorganisationen natürliche Grenzen vorfanden und seine erweiterte Thätigkeit naturgemäß in der Hauptsache sich nur auf das Mutterland beschränken konnte. Innerhalb dieser Grenzen werden wir das weitere Erstarken des „Preußischen Eisenbahn-Beamten-Vereins“ in freundnachbarlicher Beziehung nur mit lebhafter Freude und Genugthuung begrüßen als eines wackeren Gliedes im Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine zum Wohle und zur Ehre des deutschen Eisenbahnbeamtenstandes.

Leipzig, den 29. März 1896.

Der Bezirksvorstand
des Vereins der Kgl. Sächs. Staatsbahn-Beamten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Erster Jahresbericht des Bezirks-Vereins 53a (Straßburg im Elsaß) für das Jahr 1895, mit Einbeziehung der im Jahre 1894 zur Gründung voraufgegangenen Arbeiten.

Eingang in die geschäftliche Entwickelung.

Bei Erstattung des Berichtes für das erste Vereinsjahr 1895 muß ich, da wir die Stiftung unseres Vereins auf
den 7. Dezember 1894
festgelegt haben, etwas zurückgreifen, um den voraufgegangenen Bestrebungen um die Gründung gerecht zu werden. In Hannover wurde 1892 ein Rechtsschutzverein Deutscher Eisenbahn-Verkehrsbeamten gebildet. Dieser schickte 1893 Einladungen zum Beitritt an viele Kollegen in Elsaß-Lothringen, hierin um Werbung sämmtlicher Fachkollegen bittend. Erst im Februar 1894 erzielte die Korrespondenz mit den Herren Stations-Assistenten Ball in Hagenau und Weitbruch hierselbst anbahnende Resultate. Die beiden Herren nahmen das Amt eines Vertrauensmannes an und arbeiteten für den Anschluß weiterer Jünger vom geflügelten Rade. Im Sept. 1894 trafen die ersten Satzungsbücher, Vereins-Mitgliedskarten und Drucksachen hier ein. Herr Weitbruch hatte schon 20 Kollegen um die Fahne geschaart, und bei Einhändigung der Hannoverschen Satzungen im Oktober waren schon 30 Flügelrädler mit den Attributen auszurüsten. Nunmehr geschah der erste Schritt zur Oeffentlichkeit im Kollegenkreise. Auf den 16. November lud Herr Weitbruch die Beamten der Station und der beiden Abfertigungsabtheilungen hierselbst zu einer gemüthlichen Besprechung ein. An diesem Abend wurde das Uebereinkommen getroffen, eine allgemeine Versammlung auf Freitag, den 7. Dezember, in das Lokal der Walhalla einzuberufen. Der Zusammentritt geschah unter Betheiligung von 45 Herren, die Organisation der Straßburger Ortsgruppe wurde beschlossen und Herr Weitbruch als Vertrauensmann, sowie Herr Ferntheil als Schriftführer eingesetzt.

Ein weiterer Beitritt von 15 Mitgliedern an diesem Abend gab dem edeln Bemühen des ersten Gründers in der Annahme Recht, daß ein Bedürfniß zur Einigung aller hiesigen Eisenbahnkollegen vorlag.

Geschäftsführung und Entwickelung des Vereins im Jahre 1895.

Reger Schriftwechsel mit dem Mutterverein in Hannover und mit der Redaktion des Vereinsorgans in Leipzig mußte gepflogen werden, um die Sache in Fluß zu halten und um alle Vereinspublikationen zu erlangen, welche für Aufklärung der Vereinsziele und der geschaffenen Wohlfahrts-Einrichtungen dienen sollten. Viel Mühe hatten die beiden Vereinsleiter, um die bereits eingeschriebenen Mitglieder zum regen Interesse für die Sache wach zu halten und neue Anhänger an die Vereinigung zu werben. Die große dienstliche Inanspruchnahme der Leiter sowohl, wie der Mitglieder des Vereins war wohl die Schuld, daß nur allmählich eine regere Antheilnahme entstand und mußte eben dieser Macht der Verhältnisse Rechnung getragen werden. Wohl ist unserem verdienten Gründer, Herrn Weitbruch, manchmal über den langsamen Fortschritt die Erregung in die Feder geflossen, wenn er die Vereinskollegen zum größeren Eifer aufforderte. Aber bei seinem warmblütigen Naturell konnte dies nicht wundern und erzielte sein Vorgehen bei den Mitgliedern — weit entfernt von Verstimmung — nach und nach doch die beabsichtigte Wirkung. Nunmehr galt es, durch Gewinnung zahlreicher Abonnenten auf das Vereinsorgan, die Mitglieder von den Einrichtungen, Arbeiten und Zielen des Muttervereins zu Hannover, sowie des Gesammt-Verbandes der Deutschen und Oesterreichischen Kollegenvereine zu unterrichten. Wurden auch nach und nach eine Anzahl Exemplare der Verkehrs-Blätter abonnirt, so war dies Resultat doch nur ein bescheidenes, weil für ein thätiges Mitglied sich nur ein richtiges Bild von den Zielen des Vereins ergiebt, wenn die zahlreichen Abhandlungen und Mittheilungen aller Dienstzweige aus der Vereinszeitung dem Jünger des Flügelrades entgegensprechen.

Dann wurden mehrere Abmachungen auf Preis-Ermäßigungen beim Ankauf von Lebensmitteln in verschiedenen hiesigen Verkaufsgeschäften, auch ein Abkommen mit einem Kohlen-Lieferanten abgeschlossen, die von vielen Mitgliedern fleißig benutzt wurden; besonders erfreute sich das Kohlengeschäft eines bedeutenden Verschleißes, welchem Faktum einer unsrer Vereinsdichter beim Stiftungsfest sogar im Liede Ausdruck gab.

Alsdann trat die Vereinsleitung mit dem Bezirks-Präsidium und der Polizei-Direktion in Verbindung, um die Tagung des Vereins zu einer gesetzmäßigen zu machen. Es kam der Bescheid, daß der Verein die Statuten mit den Enregistrements-Stempeln zu versehen und der Polizei-Direktion einzureichen habe. Die Vereinsversammlung berief im April eine viergliederige Kommission aus ihrer Mitte, die Herren Jaedel, Lindner, Grosholz und Hörner, zur Berathung von Ortsstatuten. Am 20. April stellte diese Kommission ein Ortsstatut fest, unterbreitete dieses der Vereins-Versammlung im Mai mit dem Antrag, die hiesige Ortsgruppe fernerhin „Bezirks-Verein 53a Straßburg im Elsaß“ zu benennen, um auch Kollegen der Nachbarstationen in ihrem Mitgliederbestand führen zu können. Antrag und Statuten wurden genehmigt, nach Stempelung der Polizeibehörde eingereicht, erlangten sie mit Datum vom 31. Juli vom Bezirks-Präsidium die Genehmigung und kamen so Ende August an den Verein zurück.

Im April mußte der Verein leider erfahren, daß der Vertrauensmann Herr Weitbruch im nächsten Monat seine Versetzung nach Hagenau auszuführen habe, weshalb er sein Amt im Verein niederlegen mußte. Dieser schwere Verlust gab dem Verein Gelegenheit, in der Monats-Versammlung vom 3. Mai dem anwesenden und an diesem Abend abreisenden Herrn Weitbruch sein Bedauern über das Scheiden, aber auch seinen lebhaften und herzlichen Dank für dessen edle und uneigennützige Hingabe für die Vereinssache auszudrücken. Beide Theile ehrten sich an diesem Abend durch schöne Freundschaftsbeweise und bleiben in Gedanken in unzerreißbarer Zusammengehörigkeit.

Am gleichen Abend fand die Vorstands-Neuwahl für den neuen Bezirksverein statt. Es wurden folgende 6 Herren gewählt:

Zum Vorsitzenden: Stationskassen-Rendant 1. Klasse Hörner,
„ Stellvertreter: Stations-Assistent Jaedel,
„ Schriftführer: Stationsschreiber Ferntheil,
„ Stellvertreter: Stations-Assistent Rieß,
„ Kassirer: „ „ Glaeser,
„ Stellvertreter: „ „ Deutschler.

Dieser Vorstand amtirte bis Ende des Vereinsjahres 1895, beschäftigte sich in der Hauptsache mit der Erzielung eines festen Aneinanderschlusses der Mitglieder, warb zahlreiche neue Anhänger für die Sache und bemühte sich, die Monats-Versammlungen zu traulichen Abenden für die Flügelrädler zu gestalten.

Ferner wurde unserer Kaiserlichen General-Direktion von unserm Vereinsbestehen Anzeige gemacht und um die Autorisation gebeten, daß der Verein zur Wohlfahrt des Dienstes und der Mitglieder auf dem eingeschlagenen Wege weiterarbeiten könne. Diese Genehmigung wurde auch mit liebenswürdiger Verfügung vom 5. Nov. dem Verein zu Theil, welcher Akt große Freude und herzliche Dankbarkeit im Verein hervorrief und unserm Thun in der Zukunft bedeutende Hilfe bedeutet.

Auch wurden viele Auseinandersetzungen mit Hannover über die bestehenden Vereins-Einrichtungen gepflogen. Ferner wurde beschlossen, Vereinsvorträge zu halten, die den einzelnen Mitgliedern Gelegenheit geben sollen, sich auch für andere Dienstkreise und deren Obliegenheiten zu interessiren. Der erste Vortrag fand bei Gelegenheit der Monatsversammlung im November mit dem Thema „Kassenwesen“ und der zweite Vortrag über „Eisenbahn-Werden und -Wirken“ beim Stiftungsfest im Dezember statt.

(Schluß folgt.)

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betr. Generalversammlung.

In der Verwaltungssitzung vom 2. d. M. ist beschlossen worden, die Generalversammlung erst am **Sonntag, den 10. Mai cr.** dahier abzuhalten.

Digitized by Google

Veranlaßt ist dieser Beschluß durch die noch ausstehenden und so sehr verspätet eingesandten Abrechnungen und Geldbeiträge aus dem Vorjahre. — Ueber das Lokal und die Tagesordnung wird weitere Bekanntmachung demnächst erfolgen.

Hannover, 3. April 1896.

Die Vereinsverwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

An alle Mitglieder des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Da zu erwarten ist, daß zum Besuch der „Berliner Gewerbe-Ausstellung" (Mai—Oktober 1896) außer zum Verbandstage auch in der übrigen Zeit Kollegen hier eintreffen werden, hat der Bezirks-Vorstand es für seine Pflicht gehalten, um die Kollegen vor Uebervortheilungen und Unannehmlichkeiten zu schützen, mit geeigneten Hotels und Privatlogis in Verbindung zu treten, um den Gästen eine standesgemäße und preiswerthe Unterkunft zu bieten. Gleichzeitig stehen wir mit dem Komitee der Ausstellung in Unterhandlung, um billigere Eintrittspreise für die Mitglieder und deren Angehörige zu erlangen. Wir bitten, alle Wünsche einige Tage vor dem Eintreffen in Berlin unserem Bezirks-Vorsitzenden mitzutheilen.

Soweit die dienstlichen Verhältnisse es gestatten, wird stets ein Mitglied unseres Bezirks sich den fremden Kollegen zur Begleitung zur Verfügung stellen. **Der Bezirks-Vorstand.** Scharr, Stat.-Assist.
SW., Möckernstr. 82, IV, nahe Anhalter Bahnhof.

Ortsbezirk Berlin.

Am Freitag, den 17. April 1896, Abends 8 Uhr findet im oberen Saale der „Viktoria-Säle", Leipzigerstraße 134, der vorletzte **Wintervortrag** statt. Thema: **„Die Rechte und Pflichten der Bahnpolizeibeamten".** Referent: Herr Regierungsrath Behrendt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Hierzu sind außer den Mitgliedern alle Eisenbahnbeamten willkommen, welche sich für unsere gemeinsamen Bestrebungen interessiren.

Berlin, den 27. März 1896. **Der Bezirksvorstand.**
Scharr, Vorsitzender.

Am Sonntag, den 10. Mai cr., wird eine Besichtigung des Kriegsdepots und der Feldeisenbahnen der Königl. Eisenbahn-Brigade in Clausdorf stattfinden; gleichzeitig wird ein Vortrag über die Feldeisenbahn an Ort und Stelle abgehalten. Die Königl. Direktion der Militär-Eisenbahn hat bereits jetzt freie Fahrt für die Mitglieder zugesagt. Sollte die Anzahl aber 120 Mann übersteigen, so wird die Hin- und Rückbeförderung unentgeltlich mittelst Sonderzuges erfolgen. An die Besichtigung wird sich ein gemeinsamer Spaziergang an dem Mellener See entlang nach Mellen anschließen. Die Abfahrt im letzteren Falle wird gegen 10 Uhr V. vom Militärbahnhofe Schöneberg, die Rückfahrt gegen 6 Uhr Abends erfolgen. Nichtmitglieder, welche sich für unsere Partei interessiren, sind gleichfalls willkommen, jedoch ist zur Zulassung zur freien Fahrt die Vorstellung am Zuge bei dem unterzeichneten Vorsitzenden erforderlich. Scharr, Vorsitzender.

Bezirk 8a. Berlin, Anhalter Bahnhof.

Durch meine Abkommandirung zur Königl. Eisenbahn-Direktion ist es mir nicht möglich, die Beiträge pro II. Quartal persönlich einzuziehen. Ich bitte, dieselben an Herrn Stat.-Assistent Ballenthin, Berlin, Anhalter Personen-Bahnhof, abzuliefern.

Der Vertrauensmann. Scharr, Stat.-Assist.

---

5. Bezirk Halberstadt.

Sonntag, den 12. ds., Nachm. 4 Uhr, **Versammlung** im Ufermannschen Lokale.

1. Vortrag des Herrn Stations-Assistent Scharr, Berlin, über die „Entwickelung der Eisenbahn" unter Vorführung von 60 Lichtbildern. 2. Entgegennahme der Beiträge. 3. Angenehmes Kränzchen Abends 8 Uhr.

Auch Nichtmitglieder sind herzlich willkommen. **Der Vorstand.**

Bezirksverein Nakel.

Die nächste **Vereinsversammlung** findet am 12. April d. J., Abends 8 Uhr, im Hotel „Kaiserhof", hierselbst statt.

Auf der Tagesordnung steht: 1. Vortrag des Bureaudiätars Lehmann über „Entwickelung der Spurbahnen". 2. Wahl von Vorstandsvertretern. 3. Berathung der Ortsstatuten. 4. Beschlußfassung über einen im April zu veranstaltenden Herrenabend. 5. Briefkasten.

Vereinsbeiträge sind in Zukunft an den Vereinskassirer, Herrn Stations-Assistenten Becker, Nakel, einzusenden. **Der Vorsitzende.**
Lehmann.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die **zehnte ordentliche Generalversammlung** des Landesvereins wird Sonntag, den 26. April 1896 im Saale des Hotels zu den „Vier Jahreszeiten", Waisenstraße (in Nähe des Bahnüberganges an der Dresdenerstraße) abgehalten und mit Rücksicht auf die umfängliche Tagesordnung Vormittags 9 Uhr eröffnet werden.

Tagesordnung:

1. Erstattung und Besprechung des Jahresberichts.
2. Erstattung des Kassenberichts.
3. Bericht der Kassenrevisoren.
4. Festsetzung der Höhe der Ueberweisung an die allgemeine Unterstützungskasse des Landesvereins auf das Jahr 1895 gemäß § 8 der Satzungen und § 3 der Ordnung für die genannte Kasse.
5. Erstattung des Kassenberichts über die besondere Wittwen- und Waisenkasse.
6. Bericht des Ausschusses hierzu.
7. Bericht des Preßausschusses und Feststellung der demselben auf 1896/97 zur Verfügung zu stellenden Mittel.
8. Berichte zu Punkt 9 der Tagesordnung der 9. Abg.-Vers.
   a) die Krankenkassenangelegenheit betr. } und Beschlußfassung
   b) die Errichtung von Kautionskassen betr. } hierüber.
9. a) Antrag des Bezirksvereins Chemnitz auf Erhöhung des Monatsbeitrages von 30 auf 60 Pfg. und unentgeltliche Lieferung des Vereinsorgans an jedes Mitglied, sowie Erhöhung des Sterbefallgeldes von 60 auf 100 Mark;
   b) Antrag des Bezirksvereins Leipzig auf Erhöhung des Monatsbeitrages von 30 auf 50 Pfg. und unentgeltliche Lieferung des Vereinsorgans an jedes Mitglied.
10. Antrag der Bezirksvorstände und des Hauptvorstandes, die Errichtung eines Stipendienfonds betr.
11. Antrag des Bezirksvorstandes in Leipzig, die Klarstellung des Verhältnisses des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins in Hannover zu den übrigen deutschen Eisenbahnbeamten-Verbandsvereinen betr.
12. Bestätigung des Anschlusses des Vereins an den Verband Deutscher Beamtenvereine in Berlin.
13. Beschickung des VI. Verbandstages des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine in Berlin.
14. Beschickung des Verbandstages des Verbandes Deutscher Beamten-Vereine am 6. Juni d. J. in Halle a. S.
15. Ersatzwahl für 4 ausscheidende Mitglieder des Hauptvorstandes.
16. Wahl von 3 Kassenrevisoren und deren Stellvertretern.
17. Wahl des Ausschusses für die besondere Wittwen- und Waisenkasse.

Die Verhandlungen der Abgeordneten-Versammlung sind für alle Mitglieder öffentlich (vergl. § 20 der Satzungen).

Chemnitz, den 4. April 1896.

Der Hauptvorstand.

Max Fischer,	E. Dietze,	K. Junghanns,
Vorsitzender.	Kassirer.	Schriftführer.

Bezirk Zwickau.

Nach den in der Bezirkshauptversammlung am 22. vor. Monats stattgefundenen Wahlen wird der Bezirksvorstand gebildet aus den Herren:

Hammerschmidt, Betriebs-Sekretär, Vorsitzender,
Feurich, Bahnmeister, Stellvertreter des Vorsitzenden,
Hölzel, Stations-Assistent, Kassirer,
Grimm, " " Stellvertreter des Kassirers,
Vogel, " " Schriftführer,
Houseck, Bureau-Assistent, Stellvertreter des Schriftführers;
Fröhlich, Lokomotivführer,
Weiß, "
Liebhold, Stations-Assistent,
Schwarze, " "
Landgraf, techn. Bureau-Assistent,
Naundorf, Stations-Assistent,
Wenzel, " "
Günther, Bureau-Assistent,
Stiehler, Bezirkstelegraphen-Inspektor,
Köther, Oberschaffner,
} Mitglieder des Ausschusses.

Abgeordnete zur Abgeordnetenversammlung:

Herr von Arnim, Fahrgeldkassirer, Oelsnitz i. V.,
" Hammerschmidt, Betriebs-Sekretär, Zwickau,
" Hölzel, Stations-Assistent, Zwickau,
" Vogel, " " "
" Teurich, Bahnmeister, Schedewitz,
" Groschopf, Stations-Assistent, Greiz,
" Renz, " " Werdau,
" Hammer, Fahrgeldkassirer, Plauen i. V., o. V.,
" Rudolph, Stations-Assistent, " "
" Heise, Bahnhofsinspektor, Franzensbad,
" Siering, Lokomotivführer, Reichenbach i. V.,
" Frauenheim, Bahnverwalter, Schönheide.

Stellvertreter der Abgeordneten:

Herr Schlehahn, Stations-Assistent, Plauen i. V., o. V.,
" Liebhold, " " Zwickau,
" Fiebler, " " Weida,
" Schuster, " " Reichenbach i. V.,
" Günther, Bureau-Assistent, Zwickau,
" Köther, Oberschaffner, Zwickau,
" Frenzel, Stations-Assistent, Werdau,
" Brödner, Oberschaffner, Zwickau,
" Wunderlich, Stations-Assistent, Reichenbach i. V.,
" Horn, Güterkassirer, Aue,
" Günther, Stations-Assistent, Plauen i. V., o. V.,
" Ullrich, " " Hof.

Rechnungsprüfer:

Herr Renz, Stations-Assistent, Werdau,
" Brödner, Oberschaffner, Zwickau,
" Türpe, Expeditionshilfsarbeiter, Plauen i. V., o. V.

Digitized by Google

Stellvertreter der Rechnungsprüfer:

Herr Meißner, Oberschaffner, Zwickau,
„ Gräfe, Bodenmeister, „
„ Schellenberg, Oberschaffner, Zwickau.

Zwickau, am 2. April 1896.

Bezirksvorstand.

J. Hammerschmidt, d. Z. Vorsitzender. — H. Hölzel, d. Z. Kassirer. — L. Vogel, d. Z. Schriftführer.

Bezirk Dresden.

Nach der in der Bezirks-Hauptversammlung am 12. März d. J. vorgenommenen Wahl gehören dem Vorstande des Bezirksvereins Dresden für das laufende Jahr folgende Mitglieder an:

Vorsitzender: Herr Eisenbahn-Sekretär Friedrich, Wagenkontrole,
Stellvertr.: Herr Bhnh.-Insp. Langenickel, Dresden-A., Elbkai,
Kassirer: Herr Betriebs-Sekretär Zschornack, Dresden-N. II, Wirthsch.-Mat.-Lager.
Stellvertr: Herr Bez.-Telegraph.-Inspektor Stichler, Dresden-N., Schles. Bahnhof.
Schriftführer: Herr Betriebs-Sekretär Kluge, Wagenkontrole,
Stellvertreter: Herr Bureau-Assistent Graf, Verkehrskontrole II,
Bibliothekar: Herr Bureau-Assistent Werner, Hauptbureau,
Stellvertreter: Herr Eisenbahn-Sekretär Schulze, Hauptbureau.

Ausschuß-Mitglieder:

Herr Eisenbahn-Sekretär Bachmann, Transport-Ober-Inspektion,
„ Betriebs-Sekretär Böttger, Bezirks-Maschinen-Meisterei,
„ Bureau-Assist. Dämmrich, Betriebs-Rechnungs-Expedition,
„ Eisenbahn-Sekretär Eckner, Hauptbuchhalterei,
„ Stations-Assistent Eger, Güterverwaltung Dresden-N. II,
„ Bahnhofs-Inspektor Engemann, Dresden-N., Schles. Bhf.,
„ Bahnhofs-Inspektor Freitag, Dresden-N., Leipz. Bhf.
„ Betriebs-Sekretär Haustein, Hauptbuchhalterei.
„ Eisenbahn-Sekretär Herrmann, Wirthsch.-Hauptverwaltung,
„ Stations-Assistent Höpner, Dresden-A., Böhm. Bahnhof,
„ Magazin-Verwalter Meltzer, Dresden-Friedrichstadt,
„ Güter-Verwalter Pestel, Dresden-A.,
„ Eisenbahn-Sekretär Schöne, Hauptbureau,
„ Betriebs-Sekretär Schwabe, Betriebs-Rechnungs-Expedition.
„ Stations-Assistent Stenzel, Dresden-Friedrichstadt.

Dresden, am 26. März 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Friedrich, Vorsitzender. — Zschornack, Kassirer. — Kluge, Schriftführer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Quittung und Dank für freiwillige Beiträge.

Bahnhofs-Verwalter K. in B.		Mk. 2.—
Weber, Eisenbahn-Sekretär, Fund bei der Landesversammlung in Ludwigsburg		„ 1.—
Walter, Stationsmeister, Lauchheim		„ —.80
Ulm, Bezirksverein, Sammlung		„ 2.19
Erlös aus einem Buch		„ —.50
Retzbach, Eisenbahn-Praktikant, Ulm (von Theilnehmern an dem Unterrichtskurs)		„ 5.—
Fränkel, Eisenbahn-Sekretär		„ 6.—
Ulrich, „ „	aus Anlaß der	„ 2.—
Pfundt, „ „	Beförderung	„ 3.—

Cigarren-Abschnitte in größeren Quantitäten haben geliefert: Gauch, Post-Sekretär, Stuttgart; Merkle, Schramberg; Müller, Hall; Abele, Heidenheim; Rath, Stuttgart; Haug, Neufra; Beßler, Revisor, Stuttgart. — Bei mehreren Lieferungen waren die Geber nicht genannt. Kleinere Quantitäten von vielen Kollegen.

Stuttgart, 4. April 1896. **Für den Landesvorstand:** Fraenkel.

Bezirk Ulm.

Die diesjährige **Jahres-Hauptversammlung** des Bezirks Ulm findet am Freitag, den 17. April ds. Js., Abends 8 Uhr im Nebenzimmer des „Deutschen Hauses" in Ulm statt. — Tagesordnung gemäß § 12 der Satzungen.

Zu zahlreichem Besuch, namentlich auch seitens der verehrl. Bezirksmitglieder, wird höfl. eingeladen.

Vorsitzender Kneher, Güterverwalter. — Schriftführer Hofmann, Eisenbahn-Assistent.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Mit dem Inhaber des Gasthofes „Schwarzer Adler, Post", Herrn **Georg Roth** in **Offenburg**, haben wir eine Vereinbarung getroffen, nach welcher unseren Vereins- und Verbandsmitgliedern sowie den Mitgliedern des Bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins und des Vereins schweizerischer Eisenbahn-Angestellter bei einem Aufenthalte in dem bezeichneten Gasthofe bis zu 5 Tagen auf die gewöhnlichen Preise für Wohnung und Verpflegung ein Nachlaß von 10 Prozent gewährt wird. Bei einem Aufenthalt von mehr als 5 Tagen erhöht sich der Rabatt um 5 Prozent. Der Gasthof „Schwarzer Adler, Post" gilt als einer der besten in Offenburg, der Besuch desselben kann daher unseren Standesgenossen, welche Veranlassung zu vorübergehendem Aufenthalt in Offenburg haben, bestens empfohlen werden.

Karlsruhe, den 3. April 1896. **Hauptvorstand.**

Bezirksverein Karlsruhe.

Mittwoch, den 22. April, Abends 8 Uhr findet die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** im Vereinslokal zum „Prinz Karl" (Eingang Cirkel) statt, wozu wir die verehrl. Mitglieder zur recht zahlreichen Betheiligung einladen. Tagesordnung gemäß § 15 der Satzungen.

Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder wollen sich gemäß § 17 der Satzungen vertreten lassen. Gleichzeitig ersuchen wir diejenigen Mitglieder, welche mit Entrichtung der Beiträge noch im Rückstande sind, um baldgfl. Einsendung derselben an den Rechner, Betr.-Sekr. Knupfer.

Karlsruhe, den 31. März 1896. **Der Vorstand.** Lang, 1. Vorsitzender.

Bezirksverein Mannheim.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** findet Samstag, den 25. April l. J. im Vereinslokale (Bahnhofwirthschaft Nagel) statt. Beginn der Versammlung Abends 9 Uhr. Tagesordnung laut § 15 der Satzungen. Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder werden gebeten, sich gemäß § 17 der Satzungen vertreten zu lassen.

Mannheim, den 22. März 1896. **Der 1. Vorsitzende.**

Bezirk Basel.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** unseres Bezirksvereins findet Sonntag, den 19. April 1896, Nachmittags 2 Uhr im Vereinslokale „Badischer Hof" hier statt. — Tagesordnung nach § 15 der Satzungen.

Die verehrl. Mitglieder werden gebeten, sich zahlreich einzufinden, oder sich gemäß § 17 vertreten zu lassen.

Basel, den 28. März 1896. **Der Bezirksvorstand.** Hauser, I. Vors.

Bezirksverein Offenburg.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** findet Sonntag, den 19. April, Nachmittags 2 Uhr beginnend, in der „Printz'schen Bierhalle" dahier statt. — Tagesordnung nach § 17 der Satzungen.

Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder wollen sich vertreten lassen. Um zahlreiche Betheiligung wird gebeten.

Offenburg, den 29. März 1896. **Der Bezirksvorstand.**

Bezirksverein Konstanz.

Die diesjährige **ordentliche Hauptversammlung** findet Sonntag, den 26. April, Nachmittags 3 Uhr beginnend, im Vereinslokal „Café Viktoria" dahier statt.

Tagesordnung gemäß § 15 der Satzungen.

Um zahlreiche Betheiligung wird gebeten. Die am Erscheinen verhinderten Mitglieder wollen sich vertreten lassen.

Konstanz, den 23. März 1896. **Der Bezirksvorstand.** Rödel.

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Gutachten, betr. Invalidenrente.*)

Nach diesseitigem Dafürhalten haben Sie Anspruch auf den Bezug einer Invalidenrente gemäß § 9 des Gesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889. Darnach erhält Invalidenrente ohne Rücksicht auf das Lebensalter derjenige Versicherte, welcher dauernd erwerbsunfähig ist. Nach § 10 des angeführten Gesetzes erhält indessen Invalidenrente auch derjenige, nicht dauernd erwerbsunfähige Versicherte, welcher während eines Jahres ununterbrochen erwerbsunfähig gewesen ist, für die weitere Dauer seiner Erwerbsunfähigkeit. Nach § 29 beginnt die Invalidenrente mit dem Tage, an welchem der Verlust der Erwerbsfähigkeit eingetreten ist. Wir rathen Ihnen, den Anspruch auf Invalidenrente bei der für Ihren Wohnort zuständigen unteren Verwaltungsbehörde (Magistrat, event. Gemeindevorsteher) anzumelden und zunächst das Resultat abzuwarten. Dem Antrage auf Invalidenrente sind beizufügen: 1. ein ärztliches Attest über die Erwerbsunfähigkeit, 2. die Aufrechnungsbescheinigungen über die umgetauschten Quittungskarten, 3. die in Ihren Händen befindliche Quittungskarte, 4. etwaige Bescheinigungen über Krankheit und Militärdienstzeit, und 5. die Bescheinigungen über die auf die Wartezeit anzurechnende Arbeits- usw. Zeiten. Die Wartezeit beträgt nämlich 5 Beitragsjahre für Versicherte, welche während der ersten 5 Kalenderjahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes erwerbsunfähig werden; es vermindert sich jedoch die Wartezeit um diejenige Zahl von Wochen, während deren sie nachweislich vor dem Inkrafttreten des Gesetzes, jedoch innerhalb der letzten 5 Jahre vor Eintritt der Erwerbsunfähigkeit in einem Arbeits- oder Dienstverhältniß gestanden haben, welches nach dem Gesetze die Versicherungspflicht begründen würde. Es würde also Ihrerseits der Dienstvertrag oder dergl. beizufügen sein. Im Zweifelsfalle würde Ihnen die betreffende Behörde, welche die Quittungskarte ausgefertigt hat, Auskunft geben. Es wird Ihnen demnächst ein schriftlicher Bescheid auf Ihren zu stellenden Antrag zugehen.

*) Soweit es der Raum gestattet und diese Gutachten weiteres Interesse haben, bringen wir dieselben hier zum Abdruck und damit zur allgemeinen Kenntnißnahme. D. Schriftl.

Digitized by Google

Nr. 16. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 16. April 1896. München.

Kurhäuser für Eisenbahn-Beamte.*)

Es ist eine bewiesene Thatsache, daß der ununterbrochene Besitz von bestimmten Gütern uns das Bewußtsein und die Empfindung raubt, deren Werth allzu hoch anzuschlagen, sodaß wir oft die wichtigsten Bedingungen für unser Wohl übersehen, solange nicht die unerfreulichen Folgen einer Abweichung von demselben uns die Bedeutsamkeit für das nun verlorene Gut fühlbar machen.

Betrachten wir nur eines dieser Güter, die Gesundheit. Wie oft kommt es vor daß wir gerade im Punkte der Gesundheit unvorsichtig, ja selbst nachlässig sind; daß wir, schon unwohl oder selbst krank, die Krankheit nicht beachten oder leichtfertig darüber hinweggehen, bis wir ans Krankenlager gefesselt sind; dann kommt man erst zum Bewußtsein, wie leichtfertig gehandelt und die Krankheit nur durch, sagen wir Leichtsinn heraufbeschworen wurde. Anders ist es, wenn man durch den Stand und die Pflicht verhindert ist, sich bei einer herannahenden Krankheit zu schonen.

Einer dieser Stände, der so große und schwere Pflichten hat, ist der Stand des Eisenbahnbeamten.

Wie viele Beamte, insbesondere bei ausübendem Dienste, giebt es, welche allein alle Zweige des Eisenbahndienstes versehen müssen, wie dies z. B. auf kleineren Stationen zumeist der Fall ist.

Fühlt sich einer krank, so stehen ihm nicht immer gleich die Mittel zur Verfügung, um die Krankheit gründlich zu heilen.

Anderentheils wird sehr oft der Krankheit viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, auch ist nicht immer gleich ein Substitut zu erhalten. Der Kranke schleppt sich noch Tage, ja Wochen lang herum; er ist nicht krank, aber noch weniger gesund.

Schließlich gewöhnt sich förmlich der Kranke an sein Leiden, mit der Zeit fühlt er sich wieder etwas wohler, aber doch genügt eine Kleinigkeit, um ihn abermals ans Krankenlager zu fesseln, und sehr oft steht er dann davon nicht mehr auf.

Oder sollte sich der Kranke nach langem Siechthume dennoch erholen, so bleibt gewöhnlich immer etwas von der vernachlässigten Krankheit zurück. Meistens, ja gewöhnlich, heißt es dann von Seite der Aerzte: „Sie müssen sich schonen, Sie müssen, um vollständig gesund zu werden, in dieses oder jenes Bad, in einen Kurort. Unstreitig ist dieser Rath sehr, sehr gut, aber!! Schon ein Aber, und doch ist dieses Wörtchen bei den meisten der Beamten tonangebend und spielt im Leben eines Eisenbahners eine große Rolle, — das nöthige Geld fehlt.

Wenn auch die Eisenbahnverwaltungen in solchen Fällen äußerst koulant sind und meistens bei solchen Anlässen größere Geldbeträge spenden, so sind derartige Fälle doch nur vereinzelt; und viele, sehr viele der kranken Beamten können von dieser Wohlthat nicht Gebrauch machen, da sie ihre mitunter zahlreiche Familie zumeist nicht mitnehmen und für den doppelten Haushalt naturgemäß nicht aufkommen können. Sie müssen also verzichten. Bei anderen der werthen Kollegen treten wieder Krankheiten auf, die nicht in vierzehn Tagen, auch nicht in vier Wochen beseitigt sind. Betrachtet man die Beamten, die sonst körperlich gesund, jahrelang mit nichts als Ziffern und wieder Ziffern zu thun haben. Der Geist wird nach und nach abgestumpft, und bei sensitiven Naturen tritt dann meistens eine Nervenzerrüttung ein; bei den Beamten des ausübenden Dienstes, bei der aktiven Kontrole, beim Fahrpersonal, als Maschinen- und Zugsführern, Schaffnern 2c, die halbe Tage, ja oft noch länger, im Dienste sind, dem Wind und Wetter, Regen und Schnee ausgesetzt, ihren Dienst pflichtgetreu ausüben, diese werden im Laufe der Jahre an Geist und Körper krank. Mir selbst sind Fälle bekannt, daß nach hochgradiger Nervosität sich Melancholie, ja selbst Irrsinn einstellte, von gichtischen Leiden nicht zu reden.

Nun tauchte in mir die Frage auf: Kann denn nichts geschehen, um diesen Unglücklichen nach Möglichkeit zu helfen?

Kollegen vom geflügelten Rade, sollte nicht soviel kameradschaftlicher Sinn in uns sein, um kranken und unbemittelten Kollegen und deren Familien zu helfen? Ja es giebt Mittel und Wege! Es wird gelingen; ich bin fest davon überzeugt. Was wollen wir nun machen und wie wollen wir es machen?

Wir wollen für kranke Beamte und deren Familien Kurhäuser bauen!

Da die meisten Bade- und Kurorte für unsere Verhältnisse viel zu theuer sind, das heißt die Wohnungen und das Leben in Kurorten fast unerschwinglich sind, so müssen wir trachten, in den diversen Kur- und Badeorten selbst Kurhäuser resp. Häuser zu bauen, in welchen die erholungsbedürftigen Beamten gut und billig untergebracht werden.

Ich weiß, einige meiner werthen Herren Kollegen, vielleicht mehr als ich glaube, werden die nicht ganz unberechtigte Einsprache erheben: Das kostet ja viel Geld! Zugegeben. Ich will aber versuchen, ein Projekt vorzuschlagen, dessen Ausführung bei einigem guten Willen doch möglich wäre.

*) Diese wichtige Angelegenheit ist schon vor drei Jahren Gegenstand der Erörterung in unserem Blatte gewesen und zwar ging sie, wie den Lesern erinnerlich sein wird, vom Vorstand des Sächs. Vereins aus, ohne leider zu einem Ergebniß zu führen. Da wir nun schon von verschiedenen Seiten Anregung erhalten haben, die Frage von Neuem aufzugreifen, unterlassen wir nicht, den vorliegenden Artikel aus „Bahn frei", Organ unseres österreichischen Brudervereins, aus der Feder eines Kollegen Wilhelm Hastreiter, hier auszugsweise wiederzugeben. Vielleicht ließe sich diese Angelegenheit zur Verbandssache machen.
D. Schriftl.

Digitized by Google

Hierbei sind folgende Punkte zu beantworten, resp. Fragen zu lösen:

1. Wo sind Kurhäuser oder Sanatorien zu errichten?
2. Wie sind sie am billigsten herzustellen?
3. Woher soll das Kapital geschaffen werden, um diese Idee zu realisiren?
4. Wie sind besagte Kurhäuser am besten und billigsten zu verwalten?
5. Von wem sind selbe zu benützen?
6. Wie sind die Erhaltungskosten aufzubringen?

Ich will nun versuchen, diese sechs hier angeführten Punkte resp. Fragen nach meinem besten Wissen und Können zu beantworten, ohne jedoch Anspruch auf Gründlichkeit und Unantastbarkeit zu machen.

1. Es ist vorauszusehen, daß Kurhäuser, die in den schon bestehenden Badeorten errichtet werden würden, sehr große Kosten verursachen, so z. B. in Carlsbad, Franzensbad, Marienbad, Abazzia, Meran 2c. 2c.

Wie wäre es aber, wenn wir diese Kurhäuser in nächster Nähe der Kurorte, also z. B. in der nächsten Bahnstation, oder außerhalb des Gemeindegebietes errichten würden? — Höchst wahrscheinlich dürften sich die Kosten dann bedeutend verringern, da der Grund und Boden in den Kurorten selbst sehr theuer ist und ein großes Kapital verzehren würde. Die Herren Kollegen, die das Glück haben, in Kurorten stationirt zu sein, werden, wie ich annehme, gerne bereit sein, in diesem Punkte hilfreich an die Hand zu gehen, denn nur Derjenige, welcher mit den Ortsverhältnissen selbst genau bekannt ist, kann auch die besten Aufschlüsse darüber geben.

Sollten sich dennoch unüberwindliche Hindernisse ergeben, das heißt die Geldfrage zu stark in Anspruch genommen werden, dann müßten wir trachten, in billigen, schönen, ruhigen und gesunden Orten zu bauen (gebirgs- und waldreich). Verfasser selbst ist in der angenehmen Lage, einige schöne und gesunde Orte anzugeben, welche sich für diesen Zweck vollkommen eignen würden.

2. Wie sind die Kurhäuser am billigsten zu bauen?

Nachdem entschieden wurde, wo gebaut werden soll und Grund und Boden bereits angekauft ist, so handelt es sich um Baupläne: Vielleicht, und ich hoffe zuversichtlich, wird einer der Herren technisch gebildeten Kollegen bereit sein, die Pläne gegen ein angemessenes Entgeld, oder vielleicht aus Kollegialität umsonst (was unstreitig für den Verein am besten wäre) zu liefern; oder aber müßte eine Konkurrenz ausgeschrieben werden, und der schönste, billigste und gediegenste Plan würde dann gewählt werden müssen. Ferner muß das Baumaterial möglichst billig an Ort und Stelle gebracht werden. Sollte es sich ergeben, daß das Baumaterial in der Nähe der Baustelle vorhanden ist, so reduziren sich die Baukosten ganz bedeutend. Andernfalls (das heißt, wenn das Material von der Ferne herbeigeschafft wird) werden für solch humane Zwecke die Eisenbahnverwaltungen hoffentlich die größtmöglichsten Begünstigungen und Ermäßigungen dem Vereine bewilligen. Die innere Einrichtung, als: Mobiliar, Hauswäsche, Speiseservice 2c. müßte auch möglichst billig und doch gut sein.

Vielleicht können Spenden von vielen der Herren Vereinsmitglieder diesen Punkt ermöglichen.

3. (Hauptpunkt) sollte eigentlich als erster aufgezählt werden. Woher soll das Kapital geschaffen werden?

Wenn jedes der Vereinsmitglieder ein für alle Male zum Gründungsfonds einen Gulden beisteuern würde (Ueberzahlungen werden dankbar angenommen), so würde sich, auf den Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Verein angewendet, bei 5500 Mitgliedern, die der Verein heute zählt, ein Stammkapital von 5500 Gulden ergeben; würden dann weiter durch 2 Jahre von jedem Mitgliede vierteljährlich 50 Kreuzer (fünfzig Kreuzer) einbezahlt werden, so macht dies in zwei Jahren 22000 Gulden. Ferner dürften für solch humane Zwecke die Eisenbahnverwaltungen ebenfalls etwa beitragen. Wenn weiter die Großindustriellen, welche doch mit den Eisenbahnen im innigen Kontakte stehen, mittelst Rundschreiben auf das Unternehmen aufmerksam gemacht würden, so werden auch sie gerne etwas beisteuern. Endlich könnte ein Theil des Reingewinnes von Konzerten und Unterhaltungen, die der Eisenbahnbeamten-Verein giebt, dem Fonds zufließen. Immerhin dürften auf diese Weise über 30000 Gulden eingebracht werden.

4. Die Verwaltung des Kurhauses soll womöglich in eigener Regie sein.

Eventuell kann eine Eisenbahnbeamtenswittwe, die keine oder doch nur eine kleine Pension bezieht, die wirthschaftliche Verwaltung führen.

5. In die Kurhäuser werden nur kranke oder erholungsbedürftige und wirklich mittellose Mitglieder des Vereines, event. deren kranke Familien gegen eine möglichst kleine Entschädigung aufgenommen. Dem Vereine nicht angehörenden Eisenbahnbeamten wird nur fallweise die Benützung gegen eine größere Entschädigung an den Verein gestattet.

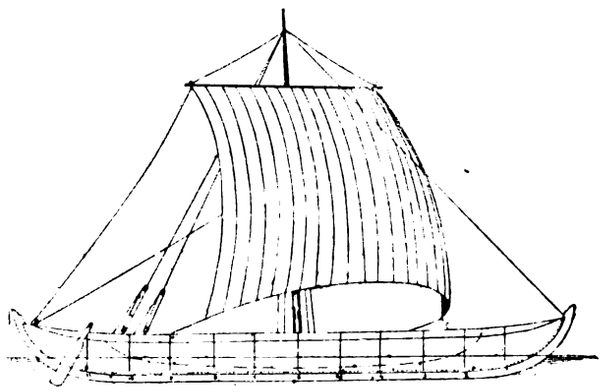
Sollte es erfreulicher Weise vorkommen, daß sich keine Kranken melden, dann könnten die Mitglieder des Vereines und deren Angehörige, als Frau und Kinder oder die im gemeinschaftlichen Haushalte lebenden Familienangehörigen gegen angemessene Entschädigung einen Sommeraufenthalt genießen. Dem Vereine, oder der Eisenbahn gänzlich Fernstehende, also „Nicht-Eisenbahner" sollen nicht, oder möglichst selten und nur gegen sehr gute Entschädigung zu Gunsten des Vereines aufgenommen werden. Aus oben Gesagtem ergiebt sich nun von selbst der letzte Punkt, nämlich wie die Erhaltungskosten aufzubringen sind. Denn bei rationeller Führung der Kurhäuser dürften nicht nur die Erhaltungskosten gedeckt werden, sondern es würde dem Eisenbahnbeamten-Vereine höchstwahrscheinlich auch mancher Ueberschuß daraus für weitere Wohlthaten erübrigt werden.

Das Segelschiff

und die hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens.*)

Der Beginn der Schifffahrt reicht in Zeiten zurück, aus denen sichere urkundliche Ueberlieferungen nicht vorhanden sind. Zum trojanischen Kriege segelten um 1200 v. Chr. die Griechen auf hochbordigen Schiffen über das Aegaeische Meer. Wenn man auch annehmen muß, daß Homer die Fahrzeuge erst nach den zu seiner Zeit gebräuchlichen geschildert hat, so liegt diese doch immer noch um fast 1000 Jahre vor Chr. Geburt zurück, und es ist selbstverständlich, daß ein so komplizirtes Fahrzeug, wie das Schiff des Odysseus, erst die Frucht jahrhundertelanger Erfahrung und eines langsamen Fortschrittes der Schiffbautechnik sein konnte.

Die Schifffahrt hat sich in verschiedenen Gegenden der Welt ganz unabhängig entwickelt. Wenn die Griechen als Seeleute auf den Schultern der Phönizier standen, deren Seemannskunst ohne Zweifel die älteste und ausgebildetste im Alterthum war, und die Römer ebenso von ihnen ihr Wissen und Können auf diesem Gebiet erlangten, wie die Aegypter ihre Erfahrungen zur Begründung einer Seemacht ausnutzten, so haben die nordischen Völker sich ihre Schiffe selbständig neu erfunden und ihre Kenntniß in der Nautik erweitert. Ein augenfälliges Zeugniß dafür liegt in dem bekannten Wikingerschiff vor, das in Christiania aufbewahrt wird. Es entspricht in seiner Konstruktion völlig den Prinzipien, die noch heute für den Schiffbau maßgebend sind. Daß es vollkommen seetüchtig war, hat das ihm genau nachgebildete Boot bewiesen, das 1893 von Christiania aus quer über den



Das Wikingerschiff in Christiania.

Ozean nach New-York segelte und auf der Ausstellung in Chicago zu sehen war.

Im Alterthum wie im Mittelalter bis zur Zeit des Columbus segelte man nur vor dem Wind, bei Seiten- oder Gegenwind wurden die Ruder gebraucht. Das Laviren und Kreuzen war selbst in den italienischen See-Republiken des 5. Jahrhunderts noch un-

*) Nachdem wir früher bereits (vergl. Jahrgang 10) das Dampfschiff in ausführlicher Darstellung gebracht haben, werden es unsere Leser nicht minder interessant finden, das Segelschiff, seine Geschichte und seine Bedeutung für den Verkehr näher kennen zu lernen. Quelle: Das moderne Handelsschiff und die Einrichtungen des Seewesens von H. Benrath. Herausgegeben von der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft.

Digitized by Google

So will ich denn zum Schlusse noch darauf hinweisen, daß die Realisirung dieser Idee bei vielen meiner Herren Kollegen einen freudigen Wiederhall finden dürfte, und mit vereinten Kräften wird das Schwerste leicht vollbracht.

Das neue österreichische Pensionsgesetz.

(Schluß.)

C. Allgemeine Bestimmungen.

Aktive Staatsbeamte und Staatslehrpersonen haben für Pensionszwecke an das Staatsärar einen fortlaufenden Jahresbeitrag zu leisten, welcher drei Prozent des für die Bemessung des Ruhegenusses anrechnungsfähigen Aktivitätsgehaltes beträgt und in monatlichen Raten bei der Gehaltsauszahlung eingehoben wird. Während des zur Entrichtung der Dienstaxe gesetzlich festgesetzten Zeitraumes ist ein Beitrag nicht zu leisten.

Das neue Gesetz findet auf die bereits derzeit im Genusse einer staatlichen Versorgung stehenden Staatsbediensteten, sowie auf ebensolche Wittwen und Waisen keine Anwendung. Es sind jedoch die Versorgungsgenüsse der Wittwen von Staatsbeamten und Staatslehrpersonen, sofern sie 400 Gulden nicht erreichen, auf die Jahressumme von 400 Gulden, die Versorgungsgenüsse der Wittwen von Dienern, sofern sie 200 Gulden nicht erreichen, auf die Jahressumme von 200 Gulden zu erhöhen. Die Hinterbliebenen von solchen Staatsbediensteten, welche sich derzeit im Ruhestande befinden, werden für den Todesfall der letzteren nach dem neuen Gesetze behandelt werden.

Die bisherigen auf die Versorgung der Staatsbediensteten, sowie deren Wittwen und Waisen Bezug habenden Bestimmungen bleiben, sofern sie mit den Anordnungen des neuen Gesetzes nicht in Widerspruch stehen, in Kraft.

Die Hauptvorzüge des neuen Gesetzes bestehen unseres Erachtens erstens in der Erhöhung des Ruhegehalts für solche Beamte, die bereits in jungen Jahren nach verhältnißmäßig kurzer Dienstzeit pensioniert werden müssen, und zweitens — was gar nicht hoch genug veranschlagt werden kann — in der besseren Fürsorge für die Hinterbliebenen der Beamten. In letzterer Beziehung stimmen wir vollkommen den Ausführungen im Motivenbericht bei, woselbst es heißt:

Bekanntlich liegt eine der Hauptursachen der Unzulänglichkeit der jetzigen Wittwenpensionen darin, daß für die mit einem Drittel des Gehalts zu bemessenden Pensionen das Maximum mit 350 Gulden festgesetzt ist und daß auch die charaktermäßigen Pensionen in den Beträgen von 350 Gulden bis höchstens 630 Gulden den heutigen Zeitverhältnissen nicht mehr entsprechen. Es lag daher nahe, in Erwägung zu ziehen, ob die Regelung der Wittwenpensionen im Allgemeinen nicht unter Beibehaltung der jetzt geltenden Normen, nämlich mit einem Drittel des Gehaltes der Beamten, jedoch mit Festsetzung eines höheren als des bisherigen Maximums, beziehungsweise mit entsprechender Erhöhung der Charakterpensionen in den oberen Rangklassen ins Auge gefaßt werden sollte. Aber es zeigte sich bei näherer Betrachtung, daß ein solcher Vorgang nicht zum gewünschten Ziele führen würde; denn derselbe würde allerdings dem allgemeinen Grundsatze, daß die Wittwenpensionen zum Aktivitätsgehalte der Beamten in einem angemessenen Verhältnisse stehen sollen, Rechnung tragen, aber mehr oder weniger nur jenen Wittwen zustatten kommen, deren Gatten in höheren Gehaltsklassen stehen, während die Wittwen von Beamten der elften und zehnten Rangklasse, welche heute nur Gehälter bis 1000 Gulden beziehen, einer Pensionsaufbesserung gar nicht, und die Wittwen von Beamten der neunten Rangklasse, mit den Gehältern von 1100 Gulden bis 1300 Gulden nur im unbedeutenden Ausmaße theilhaft werden könnten. Wenn in Betracht gezogen wird, daß von der im Jahre 1889 mit 32710 erhobenen Anzahl der Beamten 26432, und von der gegenwärtig bestehenden Gesammtzahl der Beamten von 36587 der bei weitem größere Theil von 28390 den erwähnten drei untersten Rangklassen angehört, steht es außer Zweifel, daß das ganze Reformwerk, wenn es nach den angedeuteten Grundsätzen durchgeführt werden würde, dem allgemeinen Bedürfnisse nicht abhelfen würde. Es empfiehlt sich daher schon aus dem Grunde, für die Wittwen von Staatsbeamten und Staatslehrpersonen die alte Norm der Berechnung ihrer Pensionen nach dem Gehalt oder nach dem Dienstcharakter der Gatten zu verlassen und eine den heutigen Zeitverhältnissen entsprechende Pensionsskala aufzustellen.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Ein Prozeß von besonderer sozialpolitischer Bedeutung hat jüngst durch Urtheil des Kammergerichts seinen endgiltigen Abschluß gefunden. Der Bremser Schatz war im Jahre 1880 bei der Verstaatlichung der Berlin-Stettiner Eisenbahn als Bremser bezw. Schmierer mit übernommen und in gleicher Eigenschaft, jedoch ohne Beamtenqualität bis zu seiner am 14. Oktober 1893 erfolgten Krankmeldung beschäftigt worden. Bereits am 2. November desselben Jahres verstarb Sch. und zwar, wie seine Wittwe behauptete, in Folge einer Erkältung, welche er sich am Abend des 9. Okt. 1893 bei dem Betriebe zugezogen hatte. Er habe nämlich an diesem Tage auf der Fahrt Berlin-Stettin die Achsen eines sehr langen Güterzuges schmieren müssen und habe sich bei dieser schweren und wegen kurzen Aufenthalts sehr schnell vorzunehmenden Arbeit auf der Station Bernau erhitzt, dort gleich darauf seinen Platz wechseln müssen und die Bremse eines anderen Wagens, in welchem die Fenster des Bremsthurmes zerbrochen waren, zur Bedienung erhalten. Er habe beim Wechseln des Platzes keine Zeit mehr gehabt, seinen Paletot nach dem Bremsthurm mitzunehmen, habe wegen der zerbrochenen Fenster in heftiger Zugluft gesessen und

---

bekannt, wenigstens wird es als eine Art von Wundergeschichte von dem berühmten Genuesischen Admiral Andrea Doria erzählt, daß er einst, als sein Geschwader auf der Rückkehr nach Genua von Gegenwind zurückgehalten worden sei, mit seiner Admiralsgaleere durch eine eigenthümliche und überaus kühne Art, die Segel zu stellen, den Weg gegen den Wind genommen habe und glücklich in Genua angekommen sei.

Die ersten Kenntnisse der nautischen Astronomie verdanken wir den Arabern, die überall, wo sie sich festsetzten, Sternwarten, Hochschulen und Bibliotheken gründeten. Ihre astronomischen Lehrstühle in Antiochien, Kairo, Bagdad, Sevilla, Cordova und Granada waren im 12. Jahrhundert die Mittelpunkte dieser Wissenschaft und die Centralpunkte des Wissens überhaupt. Das Bedürfniß, die astronomische Lage ihres Wohnortes genau zu bestimmen, damit sie, wie es der Koran fordert, ihre Gebete nach Mekka gewandt verrichten könnten, entwickelte ihre Erfahrung auf diesem Gebiet und so ist es erklärlich, daß sie auch die ersten waren, die den Ort eines Schiffes auf hoher See nach dem Stand der Sonne und der Gestirne zu bestimmen lehrten. Zwar kannten auch die Phönizier schon den Polarstern als den „Nordweiser" und richteten sich in Bezug auf die Himmelsgegend nach ihm, von einer eigentlichen Ortsbestimmung auf See hatten sie aber keine Ahnung und auch wenig Bedürfniß dafür, da ihre Fahrten nur in Sicht der Küsten gemacht wurden. König Alfons X. von Castilien, genannt „der Astronom", berief maurische, jüdische und christliche Astronomen an seinen Hof, um astronomische Tafeln für die Seeschiffahrt zu entwerfen. Sie wurden unter dem Namen „Alphonsinische Tafeln" 1256 veröffentlicht und dienten lange als Grundlage der nautischen Berechnungen.

Etwa um das Jahr 1200 wurde auch der Kompaß allgemein eingeführt. 1440 gab es in Venedig förmliche Segelhandbücher. Damals besaß die Republik an der Adria 3000 Schiffe mit 25000 Seeleuten. Die Portugiesen errichteten um dieselbe Zeit in Sagres unter der Protektion des Infanten Heinrich des Seefahrers die erste nautische Schule; in Deutschland arbeiteten Astronomen wie Regiomontanus, Kartographen wie Behaim, Mathematiker wie Bernhard Walther an der Lösung der Aufgabe mit, den Seeleuten sichere Straßen auf dem Ozean zu schaffen. Die Versuche, einen direkten Seeweg nach Indien zu finden, hatten die Entdeckung Amerika's durch Columbus am 12. Oktober 1492 im Gefolge. Rasch folgten dann die großartigsten weiteren Erfolge der Schifffahrt. Am 19. Mai 1498 landete Vasco de Gama in Kalcutta, 1521 drangen die Spanier über Panama nach Peru vor, 1520 führte Magelhaens die erste Weltumsegelung aus und zu derselben Zeit fuhren die Portugiesen um das Kap der Guten Hoffnung direkt nach China und Japan.

Alle diese großartigen Entdeckungen wurden mit verhältnißmäßig unbedeutenden Fahrzeugen gemacht. Die „Nina" des Columbus, ein Schiff von 60 Tons (17,36 Meter Länge, 5,60 Meter Breite und 3,08 Meter Tiefe) hatte 3 Masten und ein Bugspriet und führte nur Raasegel. Auch unterhalb des Bugspriets war ein Raasegel angebracht. Der erste Mast hatte 1, der Großmast 2 viereckige, der hinterste Mast ein dreieckiges (lateinisches) Raasegel. Am Großtop wehte die spanische Flagge, auf dem Kastell im Hintertheil des Schiffes standen 2 Kanonen. Das Schiff war seiner ganzen Bauart nach durchaus seetüchtig und vor dem Winde ein guter Segler.

Die Hansaschiffe hatten meist nicht mehr als 60 bis 150 Tonnen Gehalt. Die Bezeichnung „Tonne" als Schiffsmaaß stammt ganz speziell von den hanseatischen Schiffen, die als Hauptartikel Bier

Digitized by Google

sei dann unter katarrhalischen Erscheinungen, welche später seinen Tod herbeiführten, erkrankt. Er habe gleich nach der Ankunft in Stettin dem Packmeister, wie dieser bekunden werde, Meldung von den zerbrochenen Fenstern gemacht. Hierüber, wie über ihre anderweiten Angaben führte die Wittwe noch eine Reihe weiterer Zeugen und auch den betreffenden Kassenarzt an. Sch. war in der Unfallversicherung versichert gewesen, welche zunächst von der Wittwe in Anspruch genommen wurde; da aber das Reichsversicherungsamt in seiner Entscheidung vom 12. Juni 1895 einen Betriebsunfall im Sinne des Gesetzes vom 6. Juni 1884 nicht für vorliegend erachtete und sonach den Anspruch auf eine Rente zurückwies, klagte Frau Sch. auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1891 gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus auf Schadenersatz und beantragte unter Hinweis darauf, daß Sch. monatlich 105 Mk. Gehalt gehabt habe, die Zuerkennung des fünften Theils dieses Betrages, also 21 Mk., als monatliche Rente. — Der verklagte Fiskus wandte hiergegen namentlich ein, daß selbst, wenn Sch. in Folge der damaligen Erkrankung gestorben wäre, der Klägerin doch kein Anspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes zustehe, da kein Betriebsunfall im Sinne dieses Gesetzes vorliege. — Das Landgericht erkannte hierauf lediglich aus Rechtsgründen auf Abweisung der Klage, indem es im Wesentlichen Folgendes ausführte: „Da nach den Angaben der Klägerin, welche in dieser Beziehung unbestritten sind, Sch. in der Unfallversicherung versichert gewesen ist, so greift für die Beurtheilung des vorliegenden Anspruchs § 95 des Gesetzes vom 6. Juni 1884 und § 1 des Gesetzes vom 28. Mai 1885 statt, wonach die nach Maßgabe des Unfallversicherungsgesetzes versicherten, im Eisenbahnbetriebe beschäftigten Arbeiter und deren Hinterbliebenen einen Anspruch auf Ersatz des in Folge eines Unfalls erlittenen Schadens nur gegen denjenigen Betriebsunternehmer, Bevollmächtigten, Betriebs- oder Arbeitsvorsteher geltend machen können, gegen welchen durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt worden ist, daß sie den Unfall vorsätzlich (!) herbeigeführt haben. Ein solches strafgerichtliches Urtheil ist hier aber nicht ergangen. — Die hiergegen eingelegte Berufung wurde vom Kammergericht zurückgewiesen.

Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes. Die nachstehende Verhandlung bietet insofern besonderes Interesse, als in ihr dargethan ist, daß Blockapparate, welche die Bahnhofs-Abschlußsignale in die Hand des diensthabenden Stations-Beamten legen sollen, keine vollkommene Sicherheit für den Abschluß der Bahnhöfe bieten. Diese Sicherheit ist, wie das mit schrecklicher Deutlichkeit auch der Oederaner Unfall in Sachsen gelehrt hat, erst dann vorhanden, wenn diese Apparate von durchaus zuverlässigem Personal bedient werden.

Vor der Strafkammer des Landgerichts Posen hatten sich am 31. v. Mts. der Stations-Assistent S. und der Hilfsweichensteller M., beide aus Samter, wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes zu verantworten.

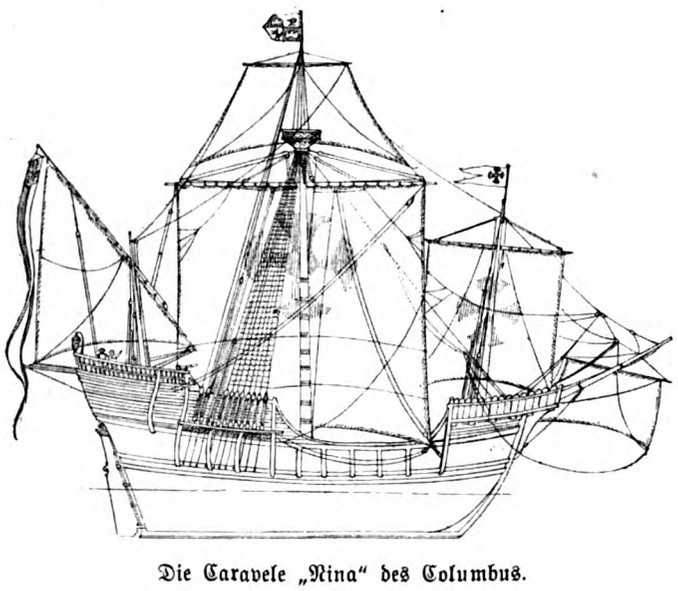
Am 6. Oktober v. Js. fuhr auf Gleis 2 des Bahnhofes Samter der von Kreuz kommende, um 3 Uhr 41 Min. Vormittags fällige Personenzug 43 auf den Schluß des 5 Minuten vorher aus derselben Richtung eingetroffenen Güterzugs 705 auf. — Der bei diesem Zusammenstoß entstandene Materialschaden war gering, ein Heizer wurde leicht verletzt, von den Reisenden wurde Niemand beschädigt.

Der Angeklagte S. sagte bei seiner Vernehmung Folgendes aus: Er habe in jener Nacht den gesammten Stationsdienst wahrzunehmen gehabt, auch lag ihm der Verkauf der Fahrkarten und die Expedirung des Reisegepäcks ob. Als der genannte Güterzug mit einigen Minuten Verspätung auf das Gleis 2 eingefahren war, habe er sich zunächst davon überzeugt, daß der Zugschluß des zwischen den Gleisen 2 und 1 befindliche Merkzeichen passirt hatte, und daß die Schlußlaternen abgenommen, bezw. geblendet worden waren; auch will er ganz genau gesehen haben, daß nach dem Halten des Zuges am Bahnhofsabschlußmast an Stelle des Sternlichtes weißes Vollicht erschienen war. Bei, bezw. nach Freigabe der Einfahrt für den Güterzug habe die Spitzweiche, welche vom Stationsgebäude weit entfernt liegt, auf Ablenkung gestanden, der Signalmast habe nach der freien Strecke zu 2 grüne Lichter und nach dem Bahnhofe zu Sternlichte gezeigt. Hierauf habe er sich nach dem Dienstzimmer begeben, um die Fahrkarten zu verkaufen. Bei dieser Gelegenheit habe er den im Telegraphenzimmer beschäftigten Hilfstelegraphisten und Bahnsteigschaffner N. beauftragt, den Güterzug 705 nach der Nachbarstation Fenskowo zurückzumelden und eventl. den Personenzug 43 anzunehmen. Ob der Angeklagte S. sich im Telegraphenzimmer davon überzeugt, daß der Hilfsweichensteller M., welcher auch das Abschlußsignal und den zugehörigen Blockapparat zu bedienen hatte, an diesem Apparat die für den Güterzug freigegebene weiße Blockscheibe in die rothe Blockscheibe verwandelt hatte, vermochte er nicht anzugeben; er gab die Möglichkeit, dieses im Drange der Geschäfte übersehen zu haben, zu.

Der als Zeuge vernommene Hilfstelegraphist und Bahnsteigschaffner N. sagte in Uebereinstimmung mit den ferneren Angaben des S. aus, daß er dem erhaltenen Auftrage gemäß den Güterzug zurückgemeldet und den angebotenen Personenzug angenommen habe. Nachdem er auch die nöthigen Eintragungen im Telegraphenjournal gemacht, habe er sich angeschickt, auf dem Bahnsteige seinen Dienst als Bahnsteigschaffner wahrzunehmen, doch sei ihm beim Verlassen des Telegraphenzimmers aufgefallen, daß am Blockapparat noch die weiße Scheibe für die Einfahrt des Güterzugs 705 stand. Dieses habe er dem im anderen Zimmer beschäftigten Stations-Assistenten S. mitgetheilt, und dieser habe befohlen, daß auf dem Wecker des Blockapparates das Alarmsignal zu geben sei, um so den Signalwärter zur Rückgabe der rothen Blockscheibe zu veranlassen. Er habe hierauf, so führte N. weiter aus, das Alarmsignal mehrfach gegeben, doch sei die weiße Scheibe nicht verschwunden, der Blockwärter habe sich auf dem Wecker auch nicht

---

und Wein beförderten. Es kam deshalb darauf an, zu wissen, wie viele „Tonnen", mit diesen Getränken gefüllt, ein Schiff laden konnte. Die Schiffe hatten 2 oder 3 Masten ohne Stengenaufsätze.



Die Caravele „Nina" des Columbus.

Von dreien stand der vorderste fast direkt auf dem Steven. Ein Bugspriet kannte man vor 1400 noch nicht. Jeder Mast hatte nur 1 großes Raasegel, mit dem man nur vor dem Winde segelte. Heinrich VIII. von England ließ um 1540 ein Prachtschiff von 1000 Tonnen Tragfähigkeit bauen, von dem wir eine Abbildung von der Hand Holbein's besitzen. Es hatte 4 Masten und ein Bugspriet; die 3 vorderen Masten tragen je 2 Stengenaufsätze, der hinterste, der am äußersten Ende des Heck stand, nur einen. Um an diesem die Segel spannen zu können, war vom Heck aus ein Baum wie eine Art hinteres Bugspriet weit hinausgelegt. Jeder Mast hatte 2 Raasegel, das Bugspriet eins.

Einen großen Aufschwung nahm der Schiffbau im 17. Jahrhundert. Die abenteuerliche Gestalt der Fahrzeuge wandelt sich nach und nach zu den unserem Auge gewohnten Formen um. Um 1650 hatten die vollgetakelten Schiffe schon alle Hauptsegel der heutigen, aber noch keine Schrat- und Stagsegel. Auf der Spitze des Bugspriets stand ein kleiner Mast, die Bugstenge, mit einem Raasegel. Im Anfang des 18. Jahrhunderts wurden die Stagsegel zwischen den Masten und die Klüversegel eingeführt. Die thurmartigen Aufbauten der Verdecke verschwanden, die Schiffskörper wurden schlanker und länger im Verhältniß zur Breite und der Tonnengehalt im Durchschnitt größer.

Die Erfindung des Chronometers in den 60er Jahren des 18. Jahrhunderts bedeutete einen weiteren großartigen Fortschritt auf dem Gebiete der Schifffahrt.

Das letzte Drittel des 18. Jahrhunderts war die große Zeit der Segelschifffahrt. Alle Anstrengungen wurden gemacht, die Fahrt zu beschleunigen, Leesegel wurden an von den Raaen ausgehenden Stengen gesetzt und die Masten bis zur höchsten Spitze in Segeltuchwolken gehüllt. Immer schneller wurden die Schiffe, so daß sie die Konkurrenz der primitiven Dampfer noch bis in die 40er Jahre dieses Jahrhunderts bestehen konnten. Als dann das kalifornische und australische Goldfieber ausbrach, genügte die

Digitized by Google

gemeldet, was den S. veranlaßt habe, einen Arbeiter nach dem Abschluß, bezw. nach der Blockbude zu senden; auch habe sich S. selbst nach dem Bahnhof begeben. Hierbei seien aber die wenigen Minuten Zwischenzeit der Zugfolge verstrichen, und der Personenzug sei auch schon auf das Gleis 2 eingefahren, was den Zusammenstoß zur Folge hatte.

Der angeklagte Hilfsweichensteller und Signalwärter M. gab an, daß er nach Einfahrt des Güterzuges das Einfahrtssignal auf Halt gestellt, die Spitzweiche in die Grundstellung gebracht und am Blockapparat die weiße Scheibe in roth verwandelt habe, doch da er kurz hierauf an diesem Apparat von der Station wieder die weiße Scheibe für das Gleis 2 freibekommen, so habe er angenommen, daß der Personenzug 43 nicht auf das Gleis 1, sondern ebenso wie der Güterzug auf das Gleis 2 einfahren solle, und daß letzterer auf ein anderes Gleis umgesetzt, oder bereits nach Posen zu weitergefahren sei. Demzufolge habe er die Spitzweiche wieder auf Ablenkung gestellt, das Einfahrtssignal für das Gleis 2 gezogen und sich hierauf an die in der Nähe seiner Bude befindliche Wegeschranke (die Chaussee kreuzt die Bahn) begeben. Das Alarmsignal am Wecker des Blockapparates habe er nicht gehört, obwohl dieses bei gutem Wetter, wie es an jenem Abende war, von seinem Standpunkte aus zu hören sei. Die Angabe bezüglich der Freigabe des Blockes für den Personenzug auf Gleis 2 wurde durch das Zeugniß des Hilfstelegraphisten N. widerlegt; auch bekundete das Personal der Maschine des Personenzuges endlich, daß M. an der Wegeschranke gefehlt habe. Dieses Personal bekundete ferner, daß am Signalmast nur ein grünes Licht zu sehen gewesen sei, und daß sie die Einfahrt auf das unrichtige Gleis erst später an dem auf Ablenkung zeigenden Weichensignal bemerkt hätten, wonach der Lokomotivführer die Luftdruckbremse auch sofort angezogen haben will, doch war der Zusammenstoß nicht mehr zu vermeiden.

Der als Sachverständiger vernommene Regierungs- und Baurath P. erklärt, daß die bestehende Instruktion zwar nicht vorschreibe, daß die weiße Blockscheibe vor der Annahme eines nachfolgenden Zuges durch die rothe Scheibe ersetzt sein müsse, doch sei dieses zur Sicherung des Betriebes nöthig. Der Angeklagte S. hätte nur dann die volle Gewißheit gehabt, daß das Einfahrts-Signal nach Ankunft des Güterzuges auf „Halt" gestellt worden sei, wenn er sich im Telegraphenzimmer davon überzeugt, daß am Blockapparat die weiße Scheibe verschwunden und dafür die rothe Scheibe erschienen sei.

Der Staatsanwalt hielt beide Angeklagte für schuldig und beantragte für S. einen Monat und für M. 3 Monate Gefängniß.

Der Vertheidiger des S., Rechtsanwalt P., beantragte nach längerem eingehenden Plaidoyer für seinen Clienten Freisprechung. Er führte aus, daß S. bezüglich der Angaben über die Stellung des Einfahrtsignals dieselbe Glaubwürdigkeit verdiene, wie das Lokomotivpersonal des Personenzuges 43. Dieses müsse sich darin geirrt haben, daß es statt der freigegebenen 2 grünen Lichter, nur ein solches Licht gesehen hat, während S. wahrscheinlich das weiße Sternlicht mit Volllicht verwechselt habe. Die Einrichtung der Signale Stern- und Volllicht kritisirte der Vertheidiger sehr abfällig. Für das Verhalten des M., welcher seinen Posten verlassen, oder geschlafen haben müsse, könne S. nicht verantwortlich gemacht werden. Dieser sei auch mit Dienstgeschäften überhäuft gewesen, denn er habe nicht gewußt, ob er in den wenigen Minuten die Signale und die Einfahrt des Zuges überwachen, oder ob er den Fahrkartenverkauf und die Abfertigung des Reisegepäcks wahrnehmen solle. Nach § 34 der Anweisung für den Telegraphendienst auf den preußischen Staatsbahnen sei S., nachdem er die Ueberzeugung gehabt, daß das Einfahrtssignal auf Halt stehe, also statt Sternlicht weißes Volllicht zeige, zur Annahme des Personenzuges berechtigt gewesen. Eine Bestimmung, wonach die Annahme dieses Zuges auf Station Samter von der Stellung der Blockscheiben abhängig gewesen sei, habe nicht bestanden.

Der Gerichtshof schloß sich nach längerer Berathung den Ausführungen des Vertheidigers an und sprach den Angeklagten S. frei. Der Angeklagte M. wurde unter Nichtzubilligung mildernder Umstände zu zwei Monaten Gefängniß und theilweiser Tragung der Kosten des Verfahrens verurtheilt.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

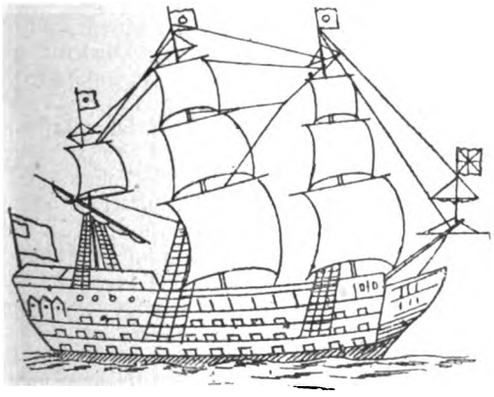
Bayern. Eisenbahn-Wagenzählung. Jüngst wurde in ganz Bayern die jährlich zweimal stattfindende Zählung aller vorhandenen Eisenbahnwagen vorgenommen. Sie hat den Zweck, zu ermitteln, ob sich in dem Stande des Wagenmaterials Unterschiede ergeben haben, welche etwa bei einer Mobilmachung von Belang wären; es kommen also hauptsächlich Personenwagen und offene und gedeckte Güterwagen, die zum Militärtransport geeignet sind, bei der Zählung in Betracht.

Prüfungswesen.

Ueber Erkundigungen nach der Zusammensetzung der Prüfungs-Kommissionen bei der Post schreibt die „D. Verk.-Ztg." „Es kommt öfters vor, daß die vom Prüfungsrath 1 zur mündlichen Prüfung vorgeladenen Beamten möglichst frühzeitig in Erfahrung zu bringen suchen, vor welchen Mitgliedern des Prüfungsraths sie die Prüfung abzulegen haben. Die Kandidaten gehen hierbei von der Ansicht aus, daß jeder Examinator lediglich diejenigen Gegenstände prüfe, welche zu seinem dienstlichen Referate gehören; dementsprechend bereiten sich die Kandidaten, wenn die fraglichen, übrigens unzulässigen Erkundigungen von Erfolg gewesen sind, in den letzten Tagen vor der Püfung auf die Referate der Prüfenden — soweit die Zeit dazu ausreicht — ganz besonders

---

schon erreichte Schnelligkeit der Ungeduld nicht mehr. Die Amerikaner traten in Wettbewerb mit einem neuen Schiffstypus, den „Klippern," die erstaunlich schmal und schlank gebaut waren und, um nicht zu kentern, statt der Raasegel Schunersegel von kolossalen Dimensionen führten. Bei günstigem Winde segelten sie



Englische Fregatte aus dem 17. Jahrhundert.

mit fast unglaublicher Schnelligkeit. Der Klipper „Dreadnaught" machte in $9^3/_4$ Tagen die Reise von Sandy Hook nach Queenstown, der „Swordfish" brauchte von Shanghai nach San Francisco nur 31 Tage, machte also in 24 Stunden durchschnittlich 240 Seemeilen oder 10 Knoten pro Stunde, die „Flying Cloud" erreichte sogar einmal 433 und der „Sovereign of the Seas" 419 Seemeilen in 24 Stunden, also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,5 Knoten.

Trotzdem haben die Dampfer den Sieg davon getragen, denn solche Resultate können von Segelschiffen natürlich nur unter den günstigsten Umständen erzielt werden, die unter 10 und mehr Fällen nur einmal eintreten. Es würden auch ganz umgekehrte Zahlen mit Leichtigkeit zu finden sein. Ist es doch nicht ganz vereinzelt, daß an sich durchaus tüchtige Segler bei ungünstigem Winde zwischen Hamburg und New-York über 7 Wochen gebraucht haben.

Der Wettbewerb mit den Dampfern hat auf die Konstruktion der Segelschiffe einen günstigen Einfluß ausgeübt. Das moderne Segelschiff ist aus Eisen oder Stahl gebaut, auch Masten, Raaen und Bäume sind hohle Stahlrohre. An Gewicht hat es dadurch ziemlich bedeutend verloren, kann also von demselben Winddruck rascher durch das Wasser getrieben werden und hat geringeren Tiefgang bei gleicher Belastung. Seine Formen sind schlanker und eleganter geworden, die kurze, runde Gestalt der Holzschiffe ist in eine Art von Klippertypus übergegangen, ohne daß die Schiffe dessen Untugenden: die Neigung, übermäßig zu schlingern und bei plötzlichen Windstößen sich auf die Seite zu legen, angenommen haben. Ohne Zweifel ist ein Vollschiff unter Segeln ein viel schönerer Anblick als ein keuchender, qualmender Dampfer, wenn man bei ihm auch die vorstürmende Kraft bewundernd erkennt. In dem ganzen Aufbau und der Handhabung eines Segelschiffes drückt sich aber auch eine solche Summe von Intelligenz, Erfahrung und Tüchtigkeit aus, daß es wohl der Mühe werth ist, etwas näher auf die in Betracht kommenden Einzelheiten einzugehen und dabei ihre Benennung aus der technischen Seemannssprache in den Verständnißkreis des Laien zu übertragen.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

vor. Die erwähnte Voraussetzung ist aber durchaus unzutreffend. Die nicht juristischen Mitglieder des Prüfungsraths sind in drei Gruppen eingetheilt, und jeder Gruppe sind ein für alle Mal bestimmte Gegenstände zur Prüfung zugewiesen. Bei jeder mündlichen Prüfung wirken mit: der Vorsitzende des Prüfungsraths, ein juristisches Mitglied desselben, ein Mitglied der Gruppe I, ein Mitglied der Gruppe II, ein Mitglied der Gruppe III und ein Mitglied des Prüfungsraths II. Die Prüfungsgegenstände einer Gruppe decken sich keineswegs mit den Referaten der Mitglieder der Gruppe; für einzelne Mitglieder besteht überhaupt nicht die Möglichkeit, aus ihrem Referate zu prüfen. In Folge dessen geschieht es sehr oft, daß die Examinatoren ganz andere Gegenstände prüfen, als diejenigen ihres Referats. Die Bestimmung darüber, welche Mitglieder des Prüfungsraths bei einer mündlichen Prüfung mitzuwirken haben, wird frühestens 14 Tage vor dem Prüfungstermine getroffen; es ereignet sich nicht selten, daß die bezüglichen Festsetzungen wegen plötzlich eintretender Verhinderung eines Mitgliedes nachträglich Aenderungen erfahren. Mit Rücksicht auf alle diese Umstände können die vorzeitigen Erkundigungen nach den Namen der Examinatoren und die besondere Vorbereitung auf die Referate derselben nur als zwecklos bezeichnet werden.

Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verk.-Beamten.

Bayern. Im bahnärztlichen Dienste der Staatsbahnen werden demnächst Neuerungen und Vereinfachungen eintreten; namentlich soll auch in dieser Dienstabtheilung auf eine Verminderung unnöthiger Vielschreiberei hingewirkt werden, da die Bahnärzte und Kassenärzte mit Gutachten und Beantwortung von Requisitionen der Behörden neben der Untersuchung und Behandlung des Personals sehr in Anspruch genommen sind und die vielen im Dienst eintretenden Verletzungen des Bahnpersonals ausgedehnten Gutachten erfordern. In dieser Richtung wird in der Dienstanweisung für den bahnärztlichen Dienst, welcher demnächst in einer neuen Auflage erscheint und in der auch die Vorschriften über das Rettungswesen Aufnahme finden, Vorsorge getroffen werden. Zu den Wohlthätigkeits- und fürsorglichen Einrichtungen der Staatsbahn für das Bahnpersonal wird noch eine weitere sehr zu begrüßende und auch anderwärts zu empfehlende Neuerung sich gesellen. Es wird nämlich mit den Apotheken, welche zu einem bahn- und kassenärztlichen Bezirke gehören, wegen Gewährung eines Rabattes in der Arzneitaxe für das Bahnpersonal in Verhandlung getreten werden.

Baden. Zum Kleiderkassereglement für die badischen Eisenbahnbeamten. Vor einigen Jahren war der Verein der badischen Eisenbahnbeamten bei der Gr. Generaldirektion mit der Bitte vorstellig geworden, es möchte das Kleiderkassereglement einer Revision unterzogen und erleichternde Bestimmung über das Tragen der Dienstuniform zugelassen werden. Vor Allem wurde gewünscht, daß der Beamte, wenn er im Bureau beschäftigt ist, vom Tragen des schweren und theueren Uniformrockes entbunden, oder aber, daß für den Bureaudienst ein anderweites Uniformsstück, jedoch eine leichte und billige Juppe eingeführt werde. Der Grund dafür, daß die zur Kleiderkasse verpflichteten Beamten diese Bitte an ihre Direktion richteten, ist nicht etwa der, daß ihnen die Uniform nicht gefiele, sondern der, daß ihnen die Beiträge zur Kleiderkasse zu hoch waren und sie hofften, bei Befreiung vom Tragen des Uniformrockes im Bureau oder bei einem billigeren Bureaurock auch weniger Beiträge zahlen zu müssen. Die Generaldirektion schien nun dem Gesuche der Kleiderkassemitglieder wohlwollend gegenüberzustehen, denn die Anträge in der betr. Eingabe wurden den Betriebsinspektoren zur Begutachtung und Berichterstattung mitgetheilt. Gleichzeitig wurde aber auch von der Direktion bei den Betriebs-Inspektoren angefragt und zur Prüfung aufgegeben, ob sich dann nicht auch für die nicht an der Kleiderkasse betheiligten Beamten die Einführung eines einfacheren und billigeren Uniformrockes empfehle. Dieses Personal hat aber für seine Uniform keinerlei Beiträge zu zahlen, dieselbe wird vielmehr von der Verwaltung kostenfrei geliefert. Wie nicht anders zu erwarten, wollten diese Bediensteten von einer Aenderung ihrer Uniformstücke oder Einführung einer billigen Uniformjuppe nichts wissen und wünschten, daß man für sie die Uniform wie bisher beibehalten möge. Als daraufhin die Berichterstattungen der Inspektoren so ausfielen, als ob ein Theil des Personals eine billigere und einfachere Uniform wünsche, der andere Theil aber nicht, hat Gr. Generaldirektion entschieden, daß es beim Alten zu verbleiben habe.

Die Klagen über die Härten des Uniformreglements werden aber nicht verstummen, so lange einzelne Beamten-Kategorien zur Kleiderkasse verpflichtet sind und als solche ihre Uniform selbst zahlen müssen. Auf der vorjährigen Landesversammlung des Vereins badischer Bahnbeamten wurde auch ein dahingehender Beschluß gefaßt und der Vorstand des Vereins ersucht, bei Gr. Generaldirektion abermals vorstellig zu werden. Ob etwas geschehen ist, ist Schreiber dieses nicht bekannt. In diesem Jahre wird die Uniformfrage sicherlich wieder auf die Tagesordnung gesetzt werden.

Was den Kleiderkassemitgliedern neben der Höhe der Beiträge an und für sich noch besonders wehe thut und sie die Härten des Instituts erst recht fühlen läßt, ist der Umstand, daß die Eisenbahnhauptkasse die Beiträge zur Kleiderkasse nicht monatlich, sondern vierteljährlich einbehält und daß der Beamte im dritten Monat 10 M. 80 Pfg. weniger auf die Hand bekommt, als in den zwei vorhergegangenen Zahlungsterminen. Es sei hier darauf hingewiesen, daß nach einer Verfügung Gr. Generaldirektion vom 6. Septbr. 1878 Nr. 54788 R. die Beiträge in Monatsraten zu entrichten sind und § 2 des neuen Reglements vom Jahre 1884 besagt, daß die Kleiderkasse gebildet und unterhalten wird durch einen von der Betriebskasse geleisteten Zuschuß und durch monatliche Beiträge der betheiligten Beamten.

Eine weitere Härte ist, daß neu zur Kleiderkasse eingetretene Mitglieder ihre erstmals bezogenen Uniformstücke in drei aufeinander folgenden Monatsraten bezahlen müssen, trotzdem sie ihre regelmäßigen Beiträge vierteljährlich fortentrichten und sie erst in $^3/_4$ Jahren eine Hose, in $1^1/_2$ eine Mütze, in $1^3/_4$ einen Rock und in 4 Jahren einen Mantel geliefert bekommen. Der Abgabepreis sämmtlicher Uniformstücke beläuft sich z. Zt. auf 82 Mk. 70 Pfg. und hat daher dieser mit einem Monatsgehalt von 83 Mk. 33 Pfg. angestellte Beamte im ersten und zweiten Monat 27 Mk. 56 Pfg. und im dritten sogar (durch Zusammentreffen mit dem ordentlichen Beitrag) 38 Mk. 38 Pfg., also fast die Hälfte seines Gehalts an Beiträgen zur Kleiderkasse zu entrichten.

Endlich ist es für die Beamten nicht erfreulich, daß sie dieselben Beiträge zu leisten haben, auch wenn sie auf gestellte Bitte vom Bezug des einen oder andern Uniformstückes entbunden wurden, und daß sie am Jahresschluß ihr Guthaben aus der Kleiderkasse bezw. mit andern Worten ihre im Laufe des Jahres von ihrem Gehalt gemachten Ersparnisse nur auf Ansuchen zurückerhalten und auch nur dann, wenn das Guthaben den Betrag von 30 Mk. übersteigt.

Die Beamten würden es für einen weiteren Beweis des wohlwollenden Entgegenkommens ihrer vorgesetzten Behörde halten, wenn dieselbe die hier zur Sprache gebrachten Härten des Kleiderkassereglements beseitigte, und sie würden derselben sicherlich dafür dankbar sein.

Sachsen. Daß die Stations-Assistenten 2. Klasse während der ersten sechs Dienstjahre in dieser Eigenschaft alle Ursache haben, sich über die Uniform zu beklagen, in welche man sie bei ihrer Anstellung gesteckt hat, weiß Jeder, der mit den Verhältnissen einigermaßen bekannt ist.

Diese Thatsache ist zwar oft genug schon der Gegenstand von Erörterungen auch in den „Deutschen Verkehrs-Blättern" gewesen, von Erörterungen, welche allerdings den gewünschten Erfolg noch nicht hatten, die aber trotzdem doch nicht aufgegeben werden sollten, weil es sonst den Anschein gewinnt, als seien die Betheiligten durchgängig mit ihrer Uniformirung zufrieden.

Es muß um so mehr Wunder nehmen, daß man sich an maßgebender Stelle nicht entschließen kann, den betreffenden Beamten eine Uniform zuzugestehen, welche der jetzt geforderten Vorbildung, der dienstlichen Ausbildung und vor Allem der dienstlichen Stellung den niederen Beamten gegenüber mehr entspricht, als die bisherige, weil gerade mit dieser Umkleidung ein wesentlicher Kostenaufwand nicht verknüpft ist.

Warum rückt der Stations-Assistent 2. Klasse als solcher erst nach sechs Dienstjahren in die 9. Bekleidungsklasse ein, warum wird demselben sechs Jahre lang das Tragen einer Uniform vorenthalten, welche ihm schon bei seiner Anstellung seinem Bildungsgange und seiner dienstlichen Stellung nach zukommt? Warum? Dafür wissen wir keine Antwort! Aus Rücksichten gegen die Kollegen 1. Klasse geschieht es nicht, denn wer aus Mangel an Kenntnissen und Fähigkeiten zum Stations-Assistenten 1. Klasse nicht befördert wird, der erhält doch dessen Uniform vom Beginn des siebenten Dienstjahres ab als Stations-Assistent 2. Klasse. Und wenn man Denen, die aus den angeführten oder aus anderen Gründen keine Beförderung zu erwarten haben, dadurch einen Trost verschaffen will, daß man ihnen das Tragen der Uniform mit Sammet, Achselstücken ꝛc. in Rücksicht auf ihr Dienstalter gestattet, so sollte man diese Uniform den befähigten, strebsamen und tüchtigen jungen Beamten erst recht gewähren.

Schon zur Hebung des Standes den gleichen Beamten anderer Staats-Dienstzweige und dem Publikum gegenüber würde es ein

Digitized by Google

Bedeutendes beitragen, die Stations-Assistenten 2. Klasse schon bei ihrer Anstellung in die Uniform der 9. Bekleidungsklasse zu kleiden, denn hauptsächlich in den kleineren Städten wird seitens des Publikums viel auf das Aussehen der Uniform gegeben, weil der Beamte dieselbe dort zumeist auch außerdienstlich trägt. Da der Staatseisenbahnverwaltung ja selbst daran gelegen sein muß, ihre Beamten in der ihnen zukommenden gesellschaftlichen Stellung zu wissen, so bedarf es vielleicht nur erneuter Anregung, um diesen billigen Wunsch erfüllt zu sehen. Die Verwaltung würde sich dadurch sowohl den Dank und eine größere Berufsfreudigkeit sichern, wie auch zur Hebung des Beamtenstandes selbst beitragen.

Vermischtes.

Wie vielerlei Räthe es giebt, das hat jüngst ein bayrisches Blatt, die „M. N. N.", aufgezählt. Danach ist Deutschland das „wohlberathenste" Reich der Erde; denn es giebt in ihm: Aufsichts-, Amtsgerichts-, Amts-, Archiv-, Armenpflegschafts-, Berg-, Bau-, Botschafts-, Domänen-, Distrikts-, Eisenbahn-, Finanz-, Forst-, Geheim-, Gemeinde-, Geistliche-, General-, Generallandschafts-, Gerichts-, Hof-, Intendantur-, Justiz-, Kabinets-, Kammergerichts-, Kanzlei-, Kirchen-, Kommerzien-, Kommissions-, Kreis-, Kriegs-, Land-, Landes-, Landesökonomie-, Landgerichts-, Landschafts-, Legations-, Magistrats-, Medizinal-, Ministerial-, Oberbau-, Oberjustiz-, Oberlandesgerichts-, Oberrechnungs-, Oberregierungs-, Oberstiftungs-, Oekonomie-, Polizei-, Post-, Rechnungs-, Rechts-, Regierungs-, Reichs-, Reichsgerichts-, Salinen-, Schul-, Staats-, Stadt-, Steuer-, Stifts-, Stiftungs-, Stabs-, Studien-, Turn-, Vermessungs- und Verwaltungs-, Vortragende-Räthe! Und um zu zeigen, daß trotzdem alle diese Räthe nicht genug des Guten rathen können, giebt es auch noch „Wirkliche" Räthe.

Literarisches.

Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen usw. in Bezug auf den Eisenbahndienst. Ein Handbuch für Eisenbahn-Beamte zur Vorbereitung auf Dienstprüfungen und zum praktischen Gebrauch, sowie ein Hilfs- und Nachschlagebuch für Eisenbahn-Behörden, -Dienststellen und -Verwaltungen. Text mit Anmerkungen und Sachregister von F. R. Engelhard. Verlag von R. von Deckers Verlag, G. Schenk, Kgl. Hofbuchhändler.

Von diesem bereits in seinen vorhergegangenen Lieferungen von uns warm empfohlenen Werke für Lernende des preußischen Eisenbahndienstes liegen uns die neuesten Fortsetzungen (7.—9. Lieferung) vor. Dieselben enthalten das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr; die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands; das Viehseuchengesetz, Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren; Gesetz, betr. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamts; Regulativ zur Ordnung des Geschäftsganges bei dem durch Richter verstärkten Reichs-Eisenbahnamt; die neue Verwaltungsordnung für die preuß. Staats-Eisenbahnen; das Kommunal- und Eisenbahn-Abgabengesetz; Krankenversicherungsgesetz; Unfall- und Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz; Eisenbahn-Postgesetz. — Die reiche Ausstattung dieser Gesetze mit sorgfältigen Bemerkungen und Hinweisen macht das Studium zu einem äußerst nützlichen. Es sei allen Interessenten, insbesondere auch behördlichen und Vereinsbibliotheken als zuverlässiges Nachschlagewerk angelegentlichst empfohlen.

Der Weltverkehr. Karte der Eisenbahn-, Dampfer-, Post- und Telegraphen-Linien, bearbeitet von G. Freytag. Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII. Maaßstab am Aequator 1 : 45000000.

Diese vorzüglich ausgestattete Karte enthält nebst der politischen Eintheilung die wichtigsten Eisenbahn-, Dampfer-, Telegraphen- und Kabelverbindungen, die Meerestiefen, die Brief-, Postpacket-, Postanweisungs- und Telegrammtaxen, die Beförderungsdauer von Briefen, ferner die Konsulate, die Handelsflaggen, sowie statistische Diagramme über die territoriale Größe, die Einwohnerzahl, die Bodenverwerthung u. s. w. — Der Preis für diese ausgezeichnete Karte beträgt 2 Mark.

Briefkasten.

P.—m. in Gr. Der § 360 des Reichsstrafgesetzbuches sagt über derartige verbotene Unternehmungen: „Wer gesetzlichen Bestimmungen zuwider ohne Genehmigung der Staatsbehörde Aussteuer-, Sterbe- oder Wittwenkassen, Versicherungsanstalten oder andere dergleichen Gesellschaften errichtet, welche bestimmt, gegen Zahlung eines Einkaufsgeldes oder gegen Leistung von Geldbeiträgen beim Eintritte gewisser Bedingungen oder Fristenzahlungen an Kapital oder Rente zu leisten u. s. w., wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft." Sie ersehen hieraus, daß die Verwaltung des Vereins gar nicht anders konnte, als für ihren Entwurf einer Sterbekasse die behördliche Genehmigung abzuwarten. — Daß dieselbe bis heute nicht erfolgt ist, während manche Vereine, sich über Alles hinwegsetzend, einfach Kassen gründen, die dem Beisteuernden auch nicht die geringste Sicherheit und Gewähr dafür bieten, daß die Summe, für die er steuert, auch einmal für seine Person bereit sein wird, ist einer jeder Widersprüche, für die wir keine andere Erklärung haben als die, daß es nicht schwer ist, freiwillige Steuerzahler unter dem Schein einer Wohlthätigkeit zu finden, die Denjenigen, die sie „pflegen", nicht nur nichts kostet, sondern manchmal auch noch einigen Gewinn bringt. — F. in L. Die Fortsetzung des Artikels über „Die Thätigkeit unserer Eisenbahn-Abtheilungen im Felde" erfolgt in nächster Nummer. Wegen dazwischen gekommener anderweiter Disposition des Eigenthümers der Klischees, Herrn Geh. Baurath Krohn in Detmold, machte sich die Aufschiebung leider nothwendig. — G. in H. Zu spät eingegangen. Gruß!

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Ahr-Rotweine
empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Unerreicht billig
empfiehlt in großer Auswahl
= Geraer Herrenstoffe =
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Bur.-Diätar des Dir.-Bez. Bromberg sucht Tauschversetzung in den Bez. Halle, Erfurt, Magdeburg, Stettin oder Cassel. Nähere Mittheilung an den Bezirksvereinsvorstand in Nakel erbeten.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Spar- und Darlehnskasse
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.
Leopoldstraße 1.
Spareinlagen 3½ % Zinsen, Geschäfts-Antheile 3½ % Zinsen und Dividende, werden jederzeit angenommen.
Die Vereins-Verwaltung. Ch. Schirmer, Direktor.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Neu! Patent-Zithern (neu verbess.) Thatsächl. von Jed. in 1 Stunde nach d. vorzügl. Schule **ohne Lehrer und ohne Notenkenntn.** erlernb. Größe 56×36 cm, 22 Saiten, **hochf. und haltbar gearbeitet, Ton wundervoll. (Prachtinstr.)** Prs. nur Mk. 6.— m. Schule und allem Zubehör. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt. **O. C. F. Miether**
Hann. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II**, Steinthorfeldstr. 19.
NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 fl. Musikinstr. **umsonst**, nur damit Sie sich von d. Güte u. Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

„Bahn frei"
Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.**
Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Nur das Gute bricht sich Bahn.
Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner und wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten in Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Citio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.
Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.35	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Actiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen, **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.** Zu zahlen ist eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1½ %** und ein jährliches Entgelt von **3½ %** von dem noch nicht amortisirten Kurswerth.

Durch Inserate der **Versicherungsanstalt „Preussischer Beamten-Verein"** gezwungen, machen wir darauf aufmerksam, dass diese **stets** vor Hergabe einer Kaution **den Abschluss einer Lebensversicherung** verlangt, sowie die sofortige Zahlung der Differenz zwischen Nennwerth und Kurswerth 3½ procentiger Effekten. Das sind ca. **5 %**.

Dadurch legt eine Kautionsleistung des Preussischen Beamtenvereins dem Beamten **einmalige und dauernde Mehrlasten** gegen eine solche der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft auf. **Einmal** bei Stellung der Kaution sind beim Preussischen Beamtenverein ca. **3½ mehr** als bei der Kautionsgesellschaft und **jährlich** sind beim Preussischen Beamtenverein in den ersten Jahren ca. **1½ % mehr** als bei der Kautionsgesellschaft zu zahlen.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen.

Weltberühmte **Geraer** *Kleiderstoffe*
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste** **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,** **Berlin SW.,** Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Richard Berek's gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

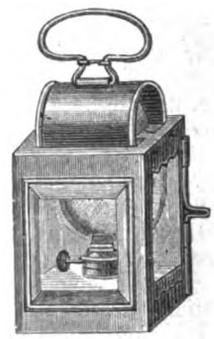
Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00, 3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd.-Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen. Das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen: **Richard Berek.**

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzt ist.
Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen.
1 Stück Mk. 1.90. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Kautionen
ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryssel. Pirna.**

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Dienstkautionen

bis zu **18000 Mk.** stellt unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5 % Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 3 % zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werth-Papiere in Abzug gebracht, so daß bei 3½ prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1½ %** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat in den ersten 5 Jahren einen jährlichen Beitrag von 1 % und in den folgenden 3 Jahren von ½ % an diesen Fonds zu entrichten.

Die **erste Berliner Kautionsgesellschaft,** welche nur 3 prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6½ % Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1½ %. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, so daß das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3½ %** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Inhalt: Kurhäuser für Eisenbahn-Beamte. — Das neue österreich. Pensionsgesetz. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Prüfungswesen. — Verhältnisse d. Eisenbahn- u. Verkehrs-Beamten. — Vermischtes. — Literarisches. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig. Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 16. Leipzig, den 16. April 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betr. die Vereinsfirma.

„Es ist nicht klug, es ist nicht wohlgethan,
Vorsätzlich einen Menschen zu verkennen,
Er sei auch, wer er sei." (Goethe.)

So wissen wir denn, wo die Glocken hängen, die in dem Bezirksverein des Sächsischen Landesvereins in Leipzig geläutet haben. Wir sind arg enttäuscht. Während hier allgemein aus taktischen und Schicklichkeitsgründen eine Desavouirung erwartet wurde, ist das Gegentheil eingetreten. Der Artikel „Eingesandt" in Nr. 14 der Vereinsnachrichten belehrt uns über die an anderer Stelle herrschenden Ansichten. Das ändert für uns die Sachlage vollständig. Wir haben jetzt Stellung zu nehmen zu der Thatsache, daß man den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein auf Grund des in Leipzig gestellten Antrages aus dem Verbande der Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereine in dem Falle auszuschließen beabsichtigt, wenn er seine Firma nicht nach dem Wunsche der übrigen Verbandsvereine ändert. Da nun die süddeutschen gleichen Vereine nach dem besagten Artikel mit den Ansichten des Sächsischen Vereins übereinstimmen, so ist unser Ausschluß wohl schon jetzt als feststehende Thatsache zu erachten;*) denn eine Aenderung unserer Deutschen Bezeichnung ist nach der in unserem Verein vorwaltenden Stimmung gegen gewisse Kreise unter Bezugnahme auf die von unseren Abgeordneten auf den Verbandstagen gemachten persönlichen und sachlichen Erfahrungen gänzlich undurchführbar. — Sonach wird man es jetzt als unsere unabweisbare Pflicht erkennen, und wir sind es der Ehre unserer Mitglieder schuldig, in die Erwägung einzutreten, ob wir nicht lieber der beabsichtigten Ausschließung durch freiwilligen Austritt zuvorkommen sollen. Wir haben übrigens Ursache, den sächsischen Herren dankbar dafür zu sein, daß sie uns noch vor unserer Generalversammlung über die Verbandsstimmung gegen uns aufgeklärt haben. Wir befinden uns dadurch in der Lage, unseren Vereinsgenossen in der Generalversammlung über unsere Erfahrungen im Verbande und seine Leistungen Auskunft zu ertheilen. Es wird danach zweifellos die Frage des Rücktrittes zur Erörterung und vielleicht auch zur Entscheidung gelangen.

Im Uebrigen finden wir die Auseinandersetzungen des „Eingesandt" durchaus belang- und haltlos. Auch nicht ein einziger der vorgebrachten Beweggründe des Leipziger Antrages in denselben hat festen Grund und Boden unter sich.

Sehen wir die „eingesandten" Einzelheiten einmal etwas näher an. Da soll also aus unserer Vereinsbezeichnung einfach zu folgern sein, daß der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein sämmtliche Bahnbeamte im ganzen Deutschen Reiche umfasse. Nichts ist unlogischer als eine solche Deutung. Unsere eigene Auffassung ist folgende: „Die Bezeichnung Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein drückt weiter nichts aus, als daß wir eben ein Verein deutscher Eisenbahner sind, nicht aber ein Verein, der sich auf alle Bahnbeamten Deutschlands erstreckt."

Wer etwas Anderes in unserem Namen findet, nun der betrachtet die deutsche Firma eben durch die Vergrößerungsbrille seiner Voreingenommenheit. Mit solchen Leuten ist aber nicht zu streiten, sie sind von ihrer vorgefaßten Meinung weder durch Vernunftgründe, noch durch die klare sprachliche Auslegung abzubringen. Lassen wir sie.

Wir möchten nun hinweisen auf Bezeichnungen anderer Vereine. Da ist der „Deutsche Beamten-Verein" bezw. Verband, dem ja der Sächsische Eisenbahn-Landesverein als Mitglied angehört. Auch dieser umfaßt, ungeachtet seiner deutschen Bezeichnung, lange nicht alle Beamte bezw. Beamtenvereine des Deutschen Reichs. Aber keinem, auch dem Sächsischen Eisenbahn-Beamten-Verein nicht, fällt es ein, in diesem deutschen Namen eine Ungehörigkeit zu finden. Wir finden das allerdings auch nicht. — Außerdem existiren noch „der Deutsche Sparkassenverband" und „der Deutsche Privatbeamtenverein", bei welchen beiden das Vorgesagte ebenfalls zutrifft.

Und würde der „Preußische Beamtenverein in Hannover" seine Firma in „Deutsch" statt „Preußisch" umwandeln, was schon mehrfach beantragt worden ist, so wäre damit noch keinenfalls festgestellt, daß er nunmehr ganz Deutschland beherrschte. Dazu müßte er erst noch die Genehmigung der einzelnen Landesregierungen einholen, sofern er diese noch nicht besitzt. Es käme dann aber auch noch immer auf die Beamten selber an, ob sie ihm beitreten wollen. Nein, verehrte Herren in Sachsen, Sie sind in einen Irrgarten gerathen.

Für unzutreffend halten wir die Angabe, daß die einzelnen Landesvereine die Rechtshilfe selber in die Hand genommen hätten. Nach dem mit denselben, einschließlich Sachsen, getroffenen Uebereinkommen hat doch der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein und zwar unter Heranziehung seines Justiziars und seiner Prüfungskommission die eigentlichen Rechtshilfsarbeiten zu erledigen. Doch das ist hier eine mehr nebensächliche Frage.

Erheblicher und geradezu als eine Verdächtigung und Beleidigung müssen wir die Unterstellung auffassen, der Vertreter des vormaligen Rechtshilfsvereins auf dem Verbandstage in Darmstadt (es waren übrigens zwei Vertreter anwesend) habe damals schon die Absicht gehabt, die Vereinsfirma so zu ändern, wie später geschehen ist, ohne das zu erwähnen, „was er doch eigentlich hätte thun sollen"; dann wäre, wie einige Zeilen vorher gesagt wird, die Aufnahme des Vereins in den Verband abgelehnt worden.

Nach dieser Darstellung hat also der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein sich die Aufnahme in den Verband unter Verschweigung wissentlicher abfälliger Absichten erschlichen. Nun, geschätzter Herr Verfasser, wir sind ja während unserer Verbandsmitgliedschaft an manche von Ihnen ausgehende Abnormitäten, die wir bis dahin nicht kannten, gewöhnt worden, allein eine solche durch die grundloseste Behauptung uns zugefügte Beleidigung hätten wir Ihnen doch nicht zugetraut, so etwas ist unter Kollegen doch geradezu unerhört; sie schließt, weil öffentlich durch Schrift begangen, einen dolus praesumtus ein, auf den der § 186 S.-G.-B. von Rechtswegen Anwendung zu finden hätte.

Beiläufig bemerkt sei hier noch die Thatsache, daß derjenige der beiden Vertreter aus Hannover, welchen der Herr Eingesandtverfasser im Auge hat, zu jener Zeit nicht einmal Vorstandsmitglied war, sondern nur in der Eigenschaft eines gewöhnlichen Vereinsmitgliedes als erwählter Vertreter fungirte. Er wurde erst später wieder in den Vorstand und von Neuem zum Vorsitzenden gewählt. Als absolute Wahrheit können wir verbürgen, daß zu jener Zeit noch nicht einmal an eine Firmenänderung gedacht worden ist, weil unser Verein damals noch ausschließlich die Rechtshilfe betrieb. Die Voraussetzung einer solchen falschen und unwahren Thatsache von einem Anderen ist doch sehr geeignet, bei denjenigen Kollegen, die etwa daran glauben, unsere bis dahin genossene Achtung und intakt gehaltene Vereinsehre arg zu beeinträchtigen. Vorbehältlich weiterer Beschlußfassung begnügen wir uns für heute mit einer energischen Zurückweisung einer solchen Unterstellung.

Auf Seite 154 nennt der Herr Verfasser des „Eingesandt" die vorher als so hoch bedeutsam behandelte Angelegenheit, nämlich die „Firmenänderung" eine geringfügige Sache. In diesem der Polemik umgehängten Sommermantel, den wir allerdings für eine ausreichende Einkleidung halten, liegt aber doch ein bemerkbarer Widerspruch gegen das Vorhergesagte.

Die befürchteten Bestrebungen seitens des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, gerichtet auf die Oberherrschaft über alle

*) Wir haben die Vereinsverwaltung vor der Aufnahme auf die gänzlich fehlgehenden Voraussetzungen ihrer Entgegnung hingewiesen. Leider war unser Bemühen vergeblich. D. Schriftl.

Digitized by Google

übrigen Vereine, sind thörichte Hirngespinste; sie gehören einfach in das Gebiet der Absurdität. Die Herren Vorstände der Kollegialvereine müßten ja kleinliche Charaktere sein, wenn sie sich solchen Hegemoniegelüsten fügen wollten.

Was der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein anstrebt, das sei dem Herrn Verfasser unter Hinweisung auf unsere Darlegungen auf den Verbandstagen hiermit gesagt:

„Einigkeit unter den Beamten und nutzbare Einrichtungen für die Gesammtheit, soweit die deutsche Zunge klingt."

Weiter nichts. Aber das erstrebten wir gerade durch den Verband, nicht durch unseren Verein. Nur mitwirken wollten wir dabei; aber nun? Wir haben Ihnen, Herr Verfasser, gezeigt, wie Einrichtungen für das Gesammtwohl aller Verbandsangehörigen zu schaffen sind. Seit drei Jahren wählt der Verband immer neue Kommissionen, um eine gemeinsame Unfall- und Rentenversicherung mit Prämienermäßigung ins Leben zu rufen. Aber genau so wie beim seligen Deutschen Bundestage in Frankfurt ist bis heute noch nichts Fertiges auf der Verbandsbildfläche erschienen, während der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein, des verbandlichen Zögerns müde, eine solche Einrichtung k. H. sich vor 2 Jahren einfach selber verschafft hat. Und manches Andere. —

Wir haben auf Suum cuique-Artikel nur zu erwidern, daß dem in unserem Vereinsbüreau arbeitenden jungen Manne Auftrag gegeben war, das Rundschreiben, betr. die Unfallversicherung, an alle Behörden zu versenden. Gemeint waren damit die Preußischen Eisenbahn-Behörden, aber irrthümlich hat der junge Mann an alle Eisenbahn-Behörden des Deutschen Reichs das Rundschreiben gesandt. Aber schadet denn das den Vereinen etwas? Die Behörden werden doch unseres Wissens nicht Vereinsmitglied. Die Sache hat nur den Erfolg, daß sich allenfalls der eine oder der andere Oberbeamte billig versichern kann. Das ist Alles.

Doch brechen wir ab, wir möchten sonst den verfügbaren Rahmen in dieser Zeitung überschreiten. Die Aufrollung einer inneren Frage eines anderen Vereins mußte, wenn man die Konsequenzen nur etwas erwogen hätte, unterbleiben, weil man sich doch von vornherein sagen konnte, daß nichts damit erreicht werde. Wir haben auch die Ansichten von hervorragenden Vereinsgenossen eingeholt. Genau so, wie wir, bestehen diese auf der Beibehaltung unserer gegenwärtigen Firma. Ja man geht mit seinen Erwägungen vereinzelt schon soweit, nach diesen schmerzlichen Erfahrungen einfach unser Verhältniß zum Verbande zu lösen. Nun darüber wird ja die Generalversammlung das letzte Wort zu sprechen haben. — Wir haben die Ehre zu zeichnen

der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Zur bevorstehenden Generalversammlung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover. (Eingesandt.)

Es muß auffallend erscheinen, daß die Tages-Ordnung zu der bevorstehenden General-Versammlung bis heute noch nicht bekannt gegeben worden ist. Und doch ist die rechtzeitige Bekanntgabe der zur Verhandlung kommenden Gegenstände unbedingt nothwendig, wenn die Vorstände der Ortsvereine oder die Abgeordneten der einzelnen Bezirke sich mit ihren bezw. Mitgliedern über die Stellungnahme zu den einzelnen Gegenständen benehmen sollen. Und das ist doch wohl nothwendig, wenn die Verhandlungen ersprießlich geführt werden sollen! Man hätte also billigerweise in der Nr. 14 unseres Vereins-Organs die Bekanntgabe der Tages-Ordnung erwarten können. —

Was nun die General-Versammlung betrifft, so möchten wir wünschen, daß sich dieselbe eingehend mit dem Antrage des Bezirks Leipzig des Sächsischen Eisenbahn-Beamten-Vereins, betreffend „die Stellung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover zu den Einzelvereinen des Verbandes" beschäftige.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die große Mehrzahl der preußischen Eisenbahn-Beamten der Meinung ist, die Bezeichnung „Preußischer Eisenbahn-Beamten-Verein" sei entschieden die zweckmäßigere und einzig richtige.

Der in dem Antrage des Bezirks-Vereins Leipzig zum Ausdruck gekommene Gedanke ist übrigens nicht neu, die Priorität desselben gebührt vielmehr einem Bezirke des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, der meines Wissens diese Frage schon vor einigen Jahren zur Diskussion gestellt hat. Die Ausführungen in Nr. 14 der Verkehrs-Blätter (Vereins-Nachrichten) treffen das Richtige. Ganz mit Recht nennt der Verfasser die Beilegung der Firma „Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein" eine politische Unklugheit.

Wenn der Verband das bleiben soll, was er ist, dann muß die Firma des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins abgeändert werden in „Preußischer Eisenbahn-Beamten-Verein"; denn sonst ist die Organisation des Verbandes auf die Dauer unhaltbar, und daraus ergiebt sich das Weitere von selbst.

Es kommt hier gar nicht darauf an, sich um das Wörtchen „Deutscher" herum zu streiten, sondern eine zweckmäßige Firma zu wählen. Es ist schlechterdings nicht einzusehen, warum gerade die preußischen Eisenbahn-Beamten ihren Landesverein einen „deutschen" nennen sollen, während die übrigen Landesvereine die einzig richtige Bezeichnung für ihre resp. Vereine dem engeren Heimathlande entlehnen. Die Weiterführung unserer bisherigen Firma würde eine fortwährende Beleidigung gegen die Brudervereine und damit gegen den Verband in sich schließen; dünken jene sich doch nicht weniger deutsch, wie wir Preußen.

Alle übrigen Landesvereine hätten ebenso wie wir das Recht, das Deutsche zu betonen. Sie thun das auch voll und ganz, indem sie sich vereint die Bezeichnung gegeben haben „Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten". Darin kommt meines Erachtens das „Deutsche", was ja Allen gemeinsam ist, genügend zum Ausdruck. Wie in politischer Beziehung die einzelnen Staaten zum Staatenbunde zusammen getreten sind, so müssen auch die einzelnen Landes-Vereine der Deutschen (und Oesterreichischen) Eisenbahnbeamten zum Verbande zusammen treten. Das ist die einzig richtige Gliederung einer so umfassenden Organisation, und die sollte durch einen der jüngsten Vereine nicht durchbrochen werden. Wer von den einzelnen Landesvereinen im Verband die Vormacht erlangt, das ist an sich keine Frage von großer Bedeutung. Jedenfalls wird es nur Derjenige sein können, der in seinem Landesvereine die vollkommenste Organisation und damit die höchste Leistungsfähigkeit besitzt; denn die gesammten Verbands-Angelegenheiten können nur in den Händen desjenigen Verbands-Vereins liegen, welcher für die übrigen Brudervereine vorbildlich sein kann und muß. Dazu ist aber der preußische Landesverein, d. h. unser heutiger Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein, vorerst noch nicht zu rechnen. Dem preußischen Landesverein obliegt zweifellos die Lösung noch mancher inneren Frage, auf deren thatsächliche Erledigung der Verband immerhin einen gewissen Werth legen muß, weil durch die Vervollkommnung der einzelnen Landesvereine oder doch wenigstens durch ein ernstes Streben nach Vervollkommnung der Verband an Ansehen und Bedeutung gewinnt, ebenso wie er umgekehrt verliert, wenn die einzelnen Landes-Vereine sich der gestellten Aufgabe nicht gewachsen zeigen. Zwischen den Gliedern des Verbandes, d. h. den einzelnen Landesvereinen, muß ein emsiger Wettbewerb um die Erreichung der Vereins- und Verbandsziele stattfinden, dessen Wechselwirkung in der Hauptsache in der Festigung und Kräftigung der Einzelvereine und damit des Verbandes zum Ausdruck kommt. Diesem Wettbewerbe darf kein Landesverein dadurch hindernd in den Weg treten, daß er seine Thätigkeit auf den größten Theil des Verbandsgebietes oder besser gesagt dem der Einzelvereine auszuüben bestrebt ist.

Wenn man den vorstehenden Ausführungen zustimmen kann, dann muß man auch die Forderung des Bezirksvereins Leipzig des Sächsischen Eisenbahn-Beamten-Vereins, der „Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein" möge seine Firma in „Preußischer Eisenbahn-Beamten-Verein" abändern, gerechtfertigt finden.

Mit mir werden viele preußische Eisenbahnbeamte wünschen, die kommende General-Versammlung möge einen dahin gehenden Beschluß fassen. Wir vergeben uns dem Verbande gegenüber nichts, wenn wir dem Ansinnen des Bezirks Leipzig Folge geben. Im Gegentheil. Man wird uns und unseren Gerechtigkeitssinn loben, der in altpreußischer Treue Jedem das Seinige giebt. Man sage ja nicht, auf die Firma kommt es nicht an. Ich bin überzeugt, daß wir in Preußen von der Firma-Aenderung den größten Nutzen haben werden. Wir werden unter dieser allein richtigen Firma am ehesten die Verwirklichung unseres größten Zieles: Die Einigung der preußischen Eisenbahn-Beamten, erreichen.

Ernst Ehrlich.

Erster Jahresbericht des Bezirks-Vereins 53a (Straßburg im Elsaß) für das Jahr 1895, mit Einbeziehung der im Jahre 1894 zur Gründung vorausgegangenen Arbeiten. (Schluß.)

Nachdem im Laufe des Jahres die Bedürfnisse unseres örtlichen Vereines mit sehr geringen Beiträgen von 40 Pfennigen jährlich pro Mitglied kümmerlich bestritten wurden (der Mutterverein Hannover bezog von jedem Mitglied jährlich 2 Mark), stellte am Jahresschluß der Vorstand den Antrag auf Erhöhung der Beiträge. Sollte der Verein seine Aufgabe erfüllen, wollte er sein Ansehen erhöhen und die Mitglieder auf eine bessere Art wie bisher von den Vorgängen im Vereinsleben unterrichten, so war nur diese Wahl möglich. Nicht in letzter Linie ließ sich der Vorstand bei seinem Antrag dadurch leiten, alle Einzelerhebungen für Mutterverein, Ortsverein und Kranzspenden zu beseitigen und durch einen einheitlichen Erhebungssatz im Vierteljahr die Kassengeschäfte zu vereinfachen. In der Dezember-Versammlung wurde mit 33 gegen 1 Stimme beschlossen, den monatlichen Gesammtbeitrag auf 50 Pfg. festzusetzen und die Erhebungen vierteljährlich einzuführen. Jetzt

Digitized by Google

ist es möglich, den sämmtlichen Mitgliedern auf Kosten der Kasse die „Vereinsnachrichten" zuzustellen und denjenigen Herren, welche das ganze Organ halten, den Bezugspreis vierteljährlich auf 85 Pfg. zu ermäßigen. Hier folgt wieder die warme Empfehlung an sämmtliche Mitglieder, sich möglichst vollzählig auf das ganze Organ zu abonniren, da die Mittheilungen in demselben über Etatssachen, Unfallwesen, gerichtliche Erkenntnisse, Fachaufsätze und hundert andere wissenswerthe Angelegenheiten den verehrten Kollegen manchmal von einem unberechenbaren Werthe sind.

Nachdem in vorstehenden Ausführungen die Hauptzüge der Thätigkeit und der Entwickelung des hiesigen Vereins dargelegt worden sind, drängt es mich zu einem Rückblick auf die hinter uns liegende Zeit in der Vereinigung hiesiger Kollegen vom geflügelten Rade. Vor Allem sei es mir gestattet, allen lieben Mitgliedern Dank abzustatten für ihr unentwegtes Bestreben, das Ansehen und die Achtung, welche sich das kleine Fähnlein von Gesinnungsgenossen schon im Jahre 1894 errungen, im neuen Jahr 1895 aufrecht zu erhalten, und die keine Mühe und Arbeit scheuten, diese Achtung zu befestigen und weiter zu verbreiten. Besonderen Dank verdienen die beiden ersten Vereinsleiter Herr Weitbruch als Vertrauens- und Obmann und Herr Ferntheil als Schriftführer und Kassirer in dem ersten Halbjahr. Auch die liebenswürdige Geduld und das Eingehen der Mitglieder auf die vom Vorstand gemachten Vorschläge und Neueinrichtungen kann nicht genügend anerkannt werden. Diese Gründe haben die mir übertragene Ehre der Vereinsleitung zu einer sehr angenehmen gemacht, und der herzerfrischende Aufschwung in den kollegialen Gesinnungen der einzelnen Mitglieder zu einander schuf das Gefühl einer wahren Erholung von unseren täglichen Mühen, einmal im Monat in der Mitte der Kollegen zu weilen, welche mit so feinem Verständniß den richtigen Weg eingeschlagen haben, die Würde des Vereins mit der Ausübung der für den Geist nöthigen Vergnügungen in Einklang zu bringen.

Wenn auch im abgelaufenen Jahr nicht alle unsere Bestrebungen den erwarteten Erfolg hatten; denken wir nur an die Nicht-Erzielung einer Preisermäßigung für die hiesige Gewerbe- und Industrie-Ausstellung, so bedurfte es doch nur hin und wieder des Hinweises auf die edlen Ziele des Vereins, die Mitglieder zu erwärmen, von dem bewährten Eifer nicht abzulassen. Es war uns Allen ja das Bewußtsein in Fleisch und Blut übergegangen, daß nur vereinte Kräfte, welche freundschaftlich und in gegenseitiger Achtung nebeneinander stehen und zusammenhalten, zum Ziele führen können.

Alle von einem Beruf, alle zu einer Familie!

Wenn auch die Kollegen des Bureaus erst spärlich in unserm Bund zu treffen sind, so haben wir dies doch dankbar empfunden und die Zeichen mehren sich, daß unsre Hoffnung auf baldigen größeren Zugang aus diesem Kreise nicht hinfällig werde.

Statistische Aufzeichnungen.

Mitglieder-Bestand und Wachsen der Mitgliederzahl.

Der Mitgliederstand war folgender:

Aus dem Jahre 1894 waren am 31. Dez. 1894 vorhanden:	30	Mitglieder.
Zugang im Januar 1895	15	„
„ „ Februar und März 1895	35	„
am Schluß des ersten Vierteljahres war also der Bestand:	80	Mitglieder.
am Schluß des zweiten Vierteljahres zählten wir an Mitgliedern, welche zur hiesigen Kasse zahlten (mehrere waren zwar hier am Ort, zahlten aber nach anderen Ortskassen oder direkt nach Hannover)	100	Mitglieder.
Ende des dritten Vierteljahres war der Verein auf .	120	„
und bei Ablauf des Vereinsjahres 1895 auf . . .	130	„

angewachsen. Sie theilten sich in:

a. Stationsbeamte: 77 Mitgl.	Stations-Vorsteher . . .	1		
	Stat.-Aufs., Assist. u. Diät.	33		
	Telegraphisten	3		
	Stationsschreiber . . .	4		
	Rangirmeister	9		
	Weichensteller	20		
	Wagenmeister	6		
	Portiers	1	=	77
b. Zugbeamte: 27 Mitgl.	Zugführer und Packmeister .	16		
	Schaffner und Bremser . .	8		
	Lokomotivführer	3	=	27
c. Bahnbewachung: 1 Mitgl.	Bahnwärter	1	=	1
d. Abfertigungsbeamte: 20 Mitgl.	Güterexpedienten u. Rendanten	7		
	Expedit.-Assistenten u. Diätare	11		
	Lademeister	2	=	20
e. Bureaubeamte: 5 Mitgl.	Rechnungsrath	1		
	Eisenb.- u. Betr.-Sekretäre und Bureau-Assistenten	4	=	5
		wie oben		130 Mitglieder.

Die sämmtlichen vorgenannten Vereinskollegen sind durch ihre Mitgliedschaft im hiesigen Verein auch Theilhaber an den Einrichtungen der Interessen-Vertretung und der Rechtsschutz-Abtheilung in Unfallsachen wie Civilprozessen des Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover. An den übrigen Einrichtungen dieses unseres Hannoverschen Vereins wie:

Unterstützungskasse,
Spar- und Darlehnskasse,
Sterbekasse

wurde bisher keine Betheiligung hier wahrgenommen, nur in der Unfall-Versicherung wurden durch Hannover mit unseren Mitgliedern in vereinzelten Fällen Verträge abgeschlossen.

Mit dem zwar langsamen, aber stetigen Anwachsen der Mitgliederzahl kann der Verein sich befriedigt erklären, weil es einen gesunden Fortschritt darstellt, der den Vorstand ermuthigt, nach und nach sich an weitere Aufgaben zu wagen.

Verstorbene Mitglieder.

Leider wurden uns zwei Mitglieder durch den Tod entrissen, es waren

Herr Stations-Aufseher Nething am 16. Februar 1895
und Herr Telegraphen-Anwärter Bastian am 27. Oktober 1895.

Friede ihrer Asche und liebevolles Angedenken ihrer in unsrer Mitte!

Unfallwesen.

Verhängnißvoll war der Monat Oktober mit seinem überaus starken Güterverkehr im hiesigen Bahnhof unsrem Mitglied Stations-Assistent T. Derselbe hatte das Unglück des Auffahrens eines Güterzuges auf eine stillstehende Wagenabtheilung. Menschenverletzung trat glücklicherweise nicht ein, auch war der materielle Schaden durch Zertrümmerung einzelner Maschinen- und Wagentheile nur ein verhältnißmäßig geringer. Als dennoch nach zwei Monaten gerichtliche Prozedur eintrat, wurde, dank der hochherzig von unsrer Kais. General-Direktion in der Anklageschrift hervorgehobenen Entschuldigungsgründe und des von unsrer Untersuchungs-Kommission für den Vertheidiger gefertigten eingehenden Berichtes, von dem Gerichtshof nur auf das geringste in Frage kommende Strafmaaß erkannt. Auch diese geringe eintägige Strafe wurde durch den kaiserlichen Erlaß bei Gelegenheit des 18. Januar zur größten Freude des Vereins im Gnadenwege aufgehoben. Nur die Vertheidigungskosten blieben dem betroffenen Vereinsmitglied zur Last, und werden diese wieder von der Kasse des Muttervereins in Hannover getragen.

Erstes Stiftungsfest und Zahl der Sitzungen im Verein.

Durch unser am 14. Dezember abgehaltenes Stiftungsfest, welches von 80 Mitgliedern besucht war und welches durch seine inhaltreichen, sowie auch humorvollen Darbietungen Gegenstand langdauernden Angedenkens sein wird, traten wir in näheren Verkehr mit dem hiesigen Eisenbahn-Supernumerar-Verein, der auf unsre Einladung hin, seinen Vorsitzenden und Schriftführer entsandte, um uns durch deren Anwesenheit zu ehren. Auch der hiesige Lokomotivbeamten-Verein hatte Vertreter entboten und im ungetrübten Verlaufe des Abends konnten wir aus dem Munde dieser Herren uns das Lob wohl gefallen lassen, daß unser Anfang in Vergnügungsabenden mit der Programmwahl von lehrreichen und gemütherheiternden Darbietungen ein vielversprechender sei. Die echte Herzensfröhlichkeit der zu diesem Herrenabend ausnahmslos erschienenen dienstfreien Mitglieder war ein wahres Labsal für die durch den strammen Dienst beim Flügelrad angestrengten Kollegen. Hoffentlich werden wir am kommenden zweiten Stiftungsfest von unseren lieben Damen umgeben sein.

An weiteren Zusammenkünften im Laufe des Jahres 1895 wurden abgehalten in rein geschäftlichen Angelegenheiten: 16 allgemeine Vereinssitzungen und 3 Vorstandssitzungen.

Bibliothek.

Der Verein konnte auch schon mit der Bildung einer Bibliothek beginnen. Herr J. Kirsch, früher Betriebs-Sekretär unsrer Verwaltung, jetzt pensionirt und in Görlitz wohnhaft, schenkte das Werk:

A. von Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1891, in zwei Bänden;

Herr Stations-Assistent Jaebel schenkte:

Robert Krause, Deutsches Eisenbahn-Jahrbuch 1. Jahrgang. Leipzig 1895.

Die Schriftleitung der Deutschen Verkehrs-Blätter wies uns zu:

Dr. jur. P. Helmbart, Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reichs und des Preuß. Staates. Ritter von Urbanitzky, Die Elektrizität. Alexander Katscher, Deutsches Chiffrir-Wörterbuch. Rud. von Bülow, Lehrbuch der französischen Sprache für

Digitized by Google

Post- u. Telegraphen-Beamte. Dr. B. Rogge, Fürst Bismarck, der erste Reichskanzler Deutschlands. C. Besecke, Der Nordostsee-Kanal. R. Krause, Friedrich List und die erste große Eisenbahn Deutschlands.

Den Schenkgebern sei an dieser Stelle herzlicher Dank dargebracht. Hoffentlich gelangen wir im Lauf der Zeit zu einer ebenso ansehnlichen als den Mitgliedern nützlichen Bücherei.

Wirtschaftliche Abschlüsse.

Recht bezeichnend für das große Wort: Einigkeit macht stark und schafft Vortheile, welche der Einzelne nicht erzielen kann, ist das Ergebniß des Kohlenlieferungs-Abschlusses gewesen. Die Kohlen-Aufbereitungs-Anstalt beim Petroleumhafen an der Rheinstraße hat mit dem Verein ein Abkommen dahin getroffen, daß sie, bei gesammelten Bestellungen durch den Verein, den Preis für Ruhrnußkohlen erster Sorte von 1,40 Mk. auf 1,15 Mk. herabsetzt. Es wurden in den letzten vier Monaten rund 1800 Centner bezogen, welches bei 25 Pfg. Rabatt einen Gesammtgewinn von 450 Mk. ausmacht. Da nun 50 Mitglieder von dieser Vergünstigung Gebrauch machten, so wurden im Durchschnitt von jedem betheiligten Mitglied 9 Mk. Ersparnisse erzielt. Die Vereins-Mitgliedschaft hat sich also gut bezahlt gemacht.

Mutterverein Hannover und Gesammtverband Deutscher und Oesterreichischer Flügelradvereine.

Der Deutsche Eisenbahnbeamten-Verein zu Hannover, welchem auch wir noch angehören, umfaßt die Kollegen der Preußischen Monarchie. Er zählte am Schlusse des Jahres 1895 rund 7500 Mitgl. Errichtet i. Jahr

Die übrigen Deutschen und Oesterreichischen Landes-Vereine haben sich bereits in den Jahren 1890/91 zu einem gemeinsamen Verband zusammengeschlossen. Diese anderen Vereine sind der Firma nach:

Der Sächs. Eisenbahnbeamten-Verein	rund	6000	„	1885
„ Württemb. „ „ „		1000	„	1886
„ Badische „ „ „		1000	„	1890
„ Hessische „ „ „		300	„	1895
„ Oesterreich. „ „ „		5000	„	1885

Dieser Verband umfaßt mithin ein Heer von über 20000 Mitgliedern.

Alljährlich findet ein Verbandstag statt, auf welchem durch Berathungen der Delegirten aus den Einzelvereinen daraufhin gearbeitet wird, die angestrebten Zwecke, Einrichtungen und Kassen der Einzelvereine soweit als möglich zu Verbands-Einrichtungen zu gestalten. Bisher wurden zu Verbandssachen erhoben: die Rechtshilfs-Angelegenheiten. Hannover übernimmt die ausschließliche Behandlung und das ständige Referat und läßt sich etwa verlegte Prozeßkosten von den betroffenen Vereinen erstatten.

Die Unfall-Versicherung. Eine Kommission der Vereine: Hannover, Darmstadt u. Chemnitz hat im verflossenen Winter mit Versicherungs-Gesellschaften Verhandlungen geführt und wird auf dem diesjährigen Verbandstag Verträge vorlegen.

Ein Verbands-Preß-Ausschuß. Er stellt unter anderen publizistischen Arbeiten Preisaufgaben für die Verbands-Mitglieder und erhält vom Verbandstag die Mittel zu Preisen bewilligt. Im vergangenen Jahr waren 350 Mk. bewilligt. Unser Kollege, Herr Stations-Assistent Günther in Mülhausen, wurde 1894 mit einem ersten Preis bedacht.

Weitere allgemeine Verbandssachen bilden noch Gegenstand der Verhandlungen und Untersuchungen, welche den diesjährigen Verbandstag zu einem sehr wichtigen und umfangreichen machen.

Der 1895er Verbandstag hat im September in Wien stattgefunden. Demselben haben unsre Mitglieder Herr Güter-Expedient Lindner und Herr Stations-Assistent Weitbruch angewohnt. Die beiden Herren waren hochbefriedigt von den ernsten und sachgemäßen Verhandlungen. Der nächste diesjährige 6. Verbandstag wird in Berlin zusammentreten.

Kassensachen.

Im Jahr 1894 hatte der Obmann, Herr Weitbruch, für Hannover an Eintrittsgeldern und Satzungskosten erhoben . . . 49.75 Mk.
hiervon wurden an Hannover abgeliefert . . . . . 46,— „
den Rest von 3,75 „
verbrauchte der Verein für Portis und Drucksachen ꝛc.

Im Jahre 1895 wurden für Hannover erhoben und dahin abgeführt . . . . . 347,— Mk.

An Ortsbeiträgen wurden vereinnahmt für Verwaltungskosten, Kranzspenden ꝛc. . . . . 83,30 Mk.
Die Ausgaben für Drucksachen, Portis, Inventarbeschaffung, Schreibmaterialien ꝛc. betrugen . . . . . 73,78 „
sodaß ein baarer Kassenbestand von 9,52 Mk.
verblieb, welcher als Einnahmesaldo auf das neue Vereinsjahr 1896 vorgetragen ist.

Zum Schluß sei es gestattet, der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß das neue Vereinsjahr ein günstiges sein möge und daß die im Verein angestrebte Bildung eines Landesvereins in Elsaß-Lothringen durch die Mitwirkung unsrer Reichsbahn-Kollegen baldiger Erfüllung entgegengehe. Denn nur der Zusammenschluß aller Mitarbeiter beim geflügelten Rade im Reichsland bietet die Gewähr, die großen Ziele des Gesammt-Eisenbahnbeamtenstandes zu erreichen.

Aufgestellt:
Straßburg, den 7. Februar 1896.
A. Hörner, Vorsitzender.

30. Bezirk (Magdeburg).

In der Charfreitag, den 3. April abgehaltenen Versammlung hielt Herr Betriebs-Sekretär Kuhbaus einen Vortrag über die Gotthardbahn. Beginnend von dem Auftauchen der Idee, Deutschland mit Italien durch eine Bahn zu verbinden, die durch neutrales Gebiet führe und damit den Verkehr beider Länder von dem Wohlwollen der Staaten Oesterreich und Frankreich unabhängig mache, führte Redner die Gründe an, welche die Ausführung dieser Idee zuerst verzögerten, dann aber zum glänzenden Ende führte. Kurz die anderen Alpenbahnen berücksichtigend, führte Redner die aufmerksame Zuhörerschar im Bilde von Deutschland durch die Schweiz und den Gotthardtunnel nach den leuchtenden Gefilden Italiens, in warmen Worten ein Bild malend von den Wundern, welche Gottes mächtige Schöpferhand und menschlicher Geist geschaffen. Vom Luzerner See beginnend, erfolgte die Wanderung theils auf der alten Paßstraße, theils durch die Tunnel und über die Viadukte der Gotthardbahn bis zu den großen Seen Oberitaliens. Ein Modell der Partien vor Göschenen, bei welchem eine rollende Kugel deutlich den Lauf der Züge über und durch Berg und Thal zeigte, Karten und eine große Anzahl von Photographien erläuterten den Vortrag. Lauter Beifall der Zuhörer und Worte des Vorsitzenden dankten dem Redner für seinen so unterhaltenden wie belehrenden Vortrag.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung wurde beschlossen, auf den größeren Stationen besondere Vertrauensmänner zu ernennen, die die örtliche Vereinigung und weitere Ausdehnung des Mitgliederkreises zu fördern und das Bindeglied zwischen den einzelnen Mitgliedern und dem Bezirksvorstande zu bilden haben. Im Laufe des Sommers sollen deshalb auf den größeren Stationen Versammlungen abgehalten, und in diesen Vorschläge für die Ernennung der Vertrauensmänner entgegengenommen werden.

Zum Schlusse fanden noch einige der abenteuerlichsten Gerüchte Richtigstellung, die theils in böser Absicht, theils aus Unwissenheit über den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein und die leitenden Personen verbreitet werden.

Station Weißwasser, den 12. April 1896. Angeregt durch den Vortrag, welchen unser verehrter Kollege, Herr Stat.-Assistent Scharr, Vorsitzender des in erfreulichstem Aufblühen begriffenen Bezirkes Berlin, im vergangenen Winter in Halle a. S. gehalten hat und welcher in so überzeugender Weise darthat, wie nothwendig und nützlich eine allgemeine Vereinigung der Eisenbahn-Beamten ist, hat die hiesige Ortsgruppe den Plan gefaßt, zur wirksameren Verfolgung der großen Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins einen Bezirksverein zu gründen.

Um uns über die Organisation und die Aufgaben desselben schlüssig zu werden, ist eine Versammlung hierher einberufen worden, welche am Sonntag, den 19. April, abgehalten wird und zu der alle dienstfreien Kollegen hiermit eingeladen sind. Herr Kollege Scharr-Berlin hat es freundlichst übernommen, einen Vortrag über die Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu halten. Möge es gelingen, gleich von vornherein einen recht lebenskräftigen Bezirk ins Leben zu rufen, in dem das Wort „Einer für Alle, Alle für Einen!“ kein leerer Schall ist. Gerade auf unseren mittleren und kleinen Stationen ist eine allgemeine Vereinigung eine Nothwendigkeit. Wir können nicht nur als Stations-Assistenten oder als Bahnmeister oder als Zugführer u. s. w. unter uns sein, sondern sind eng auf einander angewiesen; dienen wir ja doch auch alle nur einer Verwaltung und daher auch nur einem Interesse, nämlich dem des Staates und der fortschreitenden Kultur. Wir wollen ohne Rücksicht auf Rang und Stellung unsere gemeinsamen Interessen auch gemeinsam pflegen und die Mittel zu erreichen suchen, durch die wir unser Standesansehen nach innen wie nach außen heben können. Einigkeit macht stark! Darum, Kollegen, findet Euch zahlreich ein und beweist durch den Beitritt zu unserem Verein, daß Euch an einer auch von unseren hohen Behörden gut geheißenen Vereinigung der Eisenbahn-Beamten aller Dienstklassen, die nach jeder Richtung hin versöhnend, ausgleichend und hebend zu wirken vermag, Alles gelegen ist! —

Digitized by Google

Bezirk Halberstadt.

Am 12. ds. Mts. fand in unserem Vereinslokale (Ufermann) Versammlung statt, in welcher uns Herr Kollege Scharr-Berlin einen Vortrag über die Macht und Entwickelung der Eisenbahn hielt und wobei er gegen 60 Lichtbilder vorführte. — Eine fernere Vorführung von prachtvollen Lichtbildern, welche uns die Schweiz, Japan und auch komische Gestalten zeigte, hatte sich der liebe Kollege bis Abends noch außerdem aufgehoben, und wirkte ebenfalls geradezu großartig. Nimmt man noch einen schönen Einakter, von Damen der Mitglieder und einem Herrn gespielt, sowie die reizenden Quartettstücke und die fidele Stimmung überhaupt hinzu, so kann das bescheidene Fest als ein glänzend gelungenes bezeichnet werden. Kollege Scharr hat sich bei uns äußerst wohl gefühlt. Es sei ihm hierdurch nochmals herzlichster Dank für Alles und besonders noch dafür, daß er uns noch zuguterletzt die Gefangennahme des King-Bell in Ostafrika darstellte. Eine Einladung zum nächsten Vergnügen sei dem lieben Freunde schon hierdurch entgegen gebracht. — Am 19. ds. Mts. wird der unterzeichnete Vorsitzende Nachmittags 4 Uhr in Wernigerode einen Vortrag halten über „Zwecke und Ziele des Vereins", zu welchem er hierdurch alle in der Nähe wohnenden Mitglieder und Kollegen einladet. Wo die Versammlung abgehalten wird, erfahren die Herren auf dem Bahnhofe in Wernigerode.

Der Vorsitzende.
Grodrian.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Crimmitschau.

In der Monatsversammlung am 2. April, welche zahlreich auch von Mitgliedern der Ortsgruppe Werdau und Gößnitz, sowie Herren des hiesigen Postamtes und einigen andern Gästen besucht war, hielt Herr Bahnhofsinspektor Schwarz einen längeren Vortrag über: „Das Wesen des Verkehrs und die Entstehung der Eisenbahnen." Ausgehend davon, daß die Menschen das Bedürfniß des Verkehrs Wege und Fahrzeuge hat schaffen lassen und jede Vervollkommnung der Verkehrsmittel einen allgemeinen Kulturabschnitt bedeute.

Nach der Entdeckung des industriellen Werthes der Baumwolle, sowie der Spinn- und Webmaschinen, durch welche Massenartikel hervorgebracht wurden, wurde der Scharfsinn des Menschen zur Entdeckung schnellerer und billigerer Beförderungsmittel förmlich gezwungen. Verhältnißmäßig rasch hinter einander sind dann Dampfschiff und Lokomotive entstanden. Als vor 60 Jahren die erste Eisenbahn in Deutschland eröffnet wurde, hat wohl Niemand die Tragweite des neuen Verkehrsmittels in seiner ganzen Bedeutung noch erkannt. Vortragender geht nun auf die Entstehung der Eisenbahnen über und entwirft ein klares Bild der Entwickelung derselben vom Anfang an bis auf die heutige Zeit, auch der vielfachen Hindernisse gedenkend, welche den ersten Eisenbahnen seitens der damaligen Verkehrsinteressenten, sowie auch von den Regierungen entgegengestellt wurden.

Redner geht dann auf die spezielle Entwickelung der Eisenbahnen in unserem sächsischen Vaterlande über, die durch die hügelreichen Terrainverhältnisse ein schwieriger und kostspieliger Bau sind, der viele umfangreiche Kunstbauten erfordert habe, die er an der Hand statistischer Nachweise genauer aufzählt. Sowie der Verkehr der Sächsischen Eisenbahnen im Allgemeinen von Jahr zu Jahr, so hat sich derjenige der Station Crimmitschau in den letzten 24 Jahren um das Vierfache gesteigert. Zum Schluß gedachte Redner der Regierung Sr. Majestät König Alberts, unter welcher bis jetzt 52 % der Sächsischen Eisenbahnen entstanden. Mit dem Wunsche, daß unter seiner weisen Regierung die Eisenbahnen Sachsens zum Wohle des Staates und zum Segen der Bevölkerung immerfort wachsen, blühen und gedeihen mögen, schloß Redner seinen interessanten und lehrreichen Vortrag. Durch Aufstehen von den Plätzen wurde dem Vortragenden der Dank der Versammlung; doch sei ihm auch hier nochmals herzlich gedankt und zugleich der allgemeine Wunsch, derselbe möge uns baldigst wieder durch einen Vortrag erfreuen, zum Ausdruck gebracht. Im weiteren Verlauf der Versammlung wurde noch ein, auf den vorhergehenden Vortrag passendes Gedicht vorgetragen. Zum Schluß gedachte der Obmann noch des am vorhergegangenen Tage stattgefundenen 81. Geburtstages des Altreichskanzlers Fürsten Bismarck, welcher durch Erheben von den Plätzen und durch ein kräftiges „Hoch" geehrt wurde.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

An die Lauen und Flauen.

Mit dem Monat März ging wieder ein Vereinsjahr zu Ende, wodurch die Aufmerksamkeit von selbst wieder mehr dem Vereinsleben zugewendet wird. Während nun in unserer gegenwärtigen Zeit überall ein erfreuliches Aufblühen der beruflichen Vereine wahrnehmbar ist, kann ein Gleiches nicht von unserem Verkehrsbeamtenverein namentlich im Bezirk Stuttgart behauptet werden, sein Wirken könnte im Augenblick fast mit dem unsere Stadt durchfließenden Wasser verglichen werden, das träg und trüb sein Ziel zu erreichen sucht. Man verüble mir nicht, wenn ich mich für lokale Angelegenheiten der Zeitung bediene, aber es ist keine andere Gelegenheit zu deren Besprechung gegeben, da Versammlungen seit Monaten nicht mehr stattgefunden haben und solche ohnehin immer nur schwach, von einem kleinen Bruchtheil der Mitglieder besucht sind, so daß, was dort zur Sprache kommt, lange nicht allen bekannt wird. Das Uebel erkennen und gestehen ist schon der Anfang zur Besserung.

Den Niedergang unsres Vereinslebens kann man von der Vorstandskrisis im letzten Herbst herdatiren, thatsächlich hat er aber tiefere Wurzeln. Damals gelang es nicht, für den abtretenden Herrn gleich einen passenden Nachfolger zu bekommen. Die Schwierigkeit, einen richtigen Vorstand zu bekommen, liegt in den besonderen Verhältnissen: wir brauchen eine Persönlichkeit, welche sich „Oben" die nöthige Achtung und Beachtung zu verschaffen weiß und die andererseits das volle Vertrauen und eine gewisse Autorität unter den Mitgliedern besitzt, zwei Eigenschaften, die sich ja nicht ausschließen, aber nicht immer in einer Person sich finden. Am besten würde sich ein Beamter in höherer Stellung eignen, demselben müßte ein 2. Vorstand an die Seite gestellt werden, welcher die nöthigen Schreibereien und Laufereien übernimmt und damit den Vorstand von den lästigeren Arbeiten entbürdet. An sich scheint eine solche Acquisition nicht unmöglich, denn es ist meiner Ansicht nach eine mit jedem Rang vereinbare, hohe und erhabene Aufgabe, die Glieder eines Standes zu einem geschlossenen Ganzen zu fügen, sie ihren schönen und edlen Zielen entgegenzuführen und ihre idealen und materiellen Interessen wahrzunehmen.

Mit der glücklichen Wahl eines Vorstandes ist aber keineswegs Alles gethan; vielmehr muß jedes einzelne Mitglied erst recht seine Thätigkeit entfalten; denn wie der Steuermann sein Schiff nur lenkt, nicht treibt, sondern hierzu zahlreicher anderer Hände bedarf, so wird auch die Thätigkeit eines Vorstandes den Verein nur dann vorwärts bringen, wenn die Mitglieder dicht hinter ihm her sind. Die Thätigkeit derselben muß dauernd sowohl auf die ständige Vermehrung und Erweiterung des Vereins, als auf dessen innere Festigung und Kräftigung abzielen.

Die planmäßige Thätigkeit für die Ausbreitung des Vereins ist zu früh eingestellt worden; noch steht ein großer Theil der Verkehrsbeamten dem Vereine fern, dieser kann bei rühriger Agitation wohl gewonnen werden; nicht jene meine ich, deren „Eigenheit" es ist, sich in ihrer Freiheit durch keinen Verband einengen zu lassen, auch nicht jene, denen der helle Hochmuth oder die — bessere Hälfte, weil es ihr nicht fein und nobel genug ist, den Eintritt oder wenigstens jede Thätigkeit im Vereine wehrt, sondern jene Kollegen, welche aus Mißverständniß, Abwarten oder anderen derlei Umständen eben noch nicht dazu gekommen sind, sich anzumelden. Je größer der Verein ist, desto leistungsfähiger wird er.

Mit dem Wachsthum muß allerdings auch der innere Ausbau gleichen Schritt halten und zwar nach drei Richtungen hin.

Das Erste ist die Pflege der Geselligkeit. Dieselbe muß einen größeren Umfang annehmen als seither: außer einer Weihnachtsfeier und einer Fastnachtsunterhaltung sind eine Frühjahrs- und Herbstfeier, dazwischen hinein Ausflüge im Sommer und Familienabende im Winter unbedingt Erforderniß. Anfangs wird es, wenn diese Vereinigungen wegen Theilnahmslosigkeit nicht wieder eingehen sollen, der Werbetrommel bedürfen, sind aber die Mitglieder und ihre Angehörigen einmal daran gewöhnt und sicher, immer Gesellschaft zu treffen, dann bedarf es der besonderen Agitation nicht mehr, und sie kann sich ein neues Feld aufsuchen. Freilich wird die Vermehrung der Gesellschaftstage auch ihre Nachwirkung auf die Beiträge ausüben, aber lieber zahlt ein Mitglied 35 Pfg. für einen Verein, der etwas bietet, als 30 Pfg., wenn nichts oder nicht viel geboten wird. Einer Erhöhung der Bezirksbeiträge sollte, um sie volksthümlicher zu machen, womöglich eine Minderung derjenigen für den Landesverein gegenübergestellt werden können.

Neben der Geselligkeit ist der Gemeinsinn zu wecken und zu fördern. Ich verstehe darunter nicht bloß die Pflicht, daß sich Kollegen in und außer Dienst stets mit Freundlichkeit begegnen, in Rath und That unterstützen, von einander nur mit Achtung und wo dies nicht angeht, wenigstens mit Reserve sprechen, auf Anstand und Würde für ihre Person wie bei den anderen halten, sondern Gemeinsinn begreift auch in sich, der wirthschaftlichen Seite unseres Vereins größere Acht zu schenken; namentlich muß eine möglichst gemeinnützige Verwaltung unseres auf fast 30000 Mk. angelaufenen Landesvereinsvermögens die Sorge Aller sein. Es ist unverantwortlich, wie wenig die Mehrzahl der Mitglieder sich darum kümmert, während doch eine allen Anforderungen Rechnung tragende Verwaltung nur bei allseitiger Beheiligung sich erreichen

Digitized by Google

läßt und auch nur eine solche Garantie dafür bietet, daß ein der gemeinsamen Sache schädlicher Vereinspapismus, welcher überall da eintritt, wo alle Arbeit dauernd Wenigen überlassen bleibt, ferngehalten wird. Hierher gehört auch der gemeinschaftliche Bezug von Waaren (Kohlen). Wir sind hierin bescheiden; wir können und wollen unsere nordischen Kollegen nicht nachahmen, denn es liegt nicht in unserer Absicht, die bedenklichen Risse, welche der gemeinsame Boden der Produktionsstände in Folge der extremen Tendenzen der verschiedenen Klassen zeigt, zur Kluft zu erweitern; die uns gebührenden Vortheile aber, welche die Vereinigungen ermöglichen, wollen wir uns auch nicht verkümmern lassen und, indem wir dem Kaufmann einen Theil seines Geschäftes und Risikos abnehmen, haben wir auch Anspruch auf einen Anteil am Gewinn.

Auch andere wichtige Gegenstände in die Hand zu nehmen könnte der Verein berufen sein, wenn einmal der Gemeinsinn gehörig erstarkt ist. Es schwebt mir da die Stellung einer Kollektiv-Dienstkaution nach Art des schweizerischen Amtsbürgschaftvereins vor. Gewiß dürften wir hier bei dem gegenwärtig starken Streben nach Vereinfachung auf Entgegenkommen seitens der Hohen Behörde rechnen, würde doch damit einer der gefräßigsten Köpfe der lernäischen Schlange unseres Schreibunwesens abgehauen. Ein für uns Großstädter besonders bedeutungsvoller Gegenstand, den der Verein nicht lösen, aber in Angriff nehmen könnte, bildet sodann die Wohnungsfrage und der fast $^1/_3 - ^1/_4$ des Einkommens verschlingende Miethzins.

Als drittes Ziel hätte ich für den Verein die Wissenschaft zu bezeichnen. Dies Wort mag bei dem einen Leser ein spöttisches Lächeln, bei dem andern, der es ernst nimmt, etwas Schrecken hervorrufen. Ich meine damit nicht die Verpflanzung hoher Katheder-weisheit in unsere Reihen, nicht die Besprechung politischer und pikanter Tagesfragen, nein, es sollen in Vorträgen und Erörterungsabenden Gegenstände aus dem praktischen Dienst, Betriebs- und Verkehrsfragen allgemeiner und spezieller Art, welche das Verständniß für den Beruf und die Freude an ihm mehren, behandelt werden, daneben können auch Themata gewählt werden, welche geeignet sind, den geistigen Horizont zu erweitern und unsere Kenntnisse in der Länder- und Völkerkunde zu bereichern; namentlich aber habe ich mit dem Worte Wissenschaft eine größere Betheiligung an unserer Fachpresse im Auge. Es ist eine leidige Thatsache (und ich glaube mich nicht auf Irrwegen), daß noch nicht eine größere Abhandlung aus Württemberg in unserem Vereinsorgan erschienen ist; geradezu beschämend ist es, daß im vorigen Herbst zur Zeit unseres Jubiläums sich keine Feder gefunden hat, welche es unternahm, die geschichtliche Entwickelung unserer Eisenbahnen darzustellen*). Von unserer Mitarbeit an der Presse hängt es ab, daß dieselbe im Verein mehr und mehr Eingang findet und zugleich, daß derselben und damit unserem Vereinswesen auch von den dem Verein nicht angehörigen Berufskreisen größere Beachtung geschenkt wird.

In Vorstehendem wollte ich im Großen und Ganzen unsere nächsten Vereinsaufgaben skizziren; wenn die Zeilen dazu beitragen, das Interesse am Verein neu zu beleben, haben sie ihren Zweck erfüllt. Wir brauchen noch nicht zu verzagen, wir besitzen einen guten Stamm von Mitgliedern, welche es mit ganzer Seele sind und die gerne ihre Kräfte der gemeinsamen Sache leihen. Es gilt, diese Kräfte zu sammeln und zu planmäßiger Thätigkeit zu ordnen.

Wirft man mir vor, daß ich mit meinem Artikel nur alte Ladenhüter ausgekramt und keine neuen Gedanken vorgebracht habe, so nehme ich das ruhig entgegen und erwidere nur mit den Worten eines berühmten Parlamentariers: Es ist gar nicht nöthig, immer Neues zu sagen, es genügt, das Wahre recht oft zu wiederholen.

pp.

*) Wir fühlen uns da einigermaßen mitgetroffen; denn unsere Aufgabe wäre es schließlich gewesen, das Erforderliche in die Wege zu leiten. Freilich konnte bisher unsererseits auch noch nicht immer dem Wissenschaftlichen im erforderlichen Maße Genüge geleistet werden, weil unsere Hauptaufgabe bisher mehr auf die räumliche Erweiterung des Verbandes und die damit zusammenhängende Literatur gerichtet sein mußte. Nachdem in dieser Hinsicht ein gewisses Ziel erreicht ist, wird jetzt wieder in der vom Herrn Einsender angedeuteten Richtung mehr geschehen können. D. Schriftl.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

An neuen Rabattgewährungen sind hinzugekommen:

Nr. 76. Moritz Adler, Wittenberge, Manufaktur- und Modewaaren. Damen- und Kindermäntel-Fabrik. Leinen- und Baumwollenwaaren. 6 % gegen baar.

Nr. 77. L. Friede, Wittenberge, Lager in fertiger Herren- und Kinder-Garderobe, Damen- und Mädchenmänteln und Schuhwaaren. Anfertigung eleganter Herren-Garderobe nach Maaß. Spezialität: Anfertigung von Uniformen. 6 % gegen baar.

Nr. 78. Carl Führ, Wittenberge, Lager in Manufaktur- und Modewaaren, Tuchen und Buckskins, Bettfedern und sämmtlichen Ausstattungsartikeln, Kolonialwaaren, Kurzwaaren, Eisen- und Lederwaaren, Korbwaaren, Bürstenwaaren, Kinderwagen und Nähmaschinen. 7 % gegen baar.

Nr. 79. A. Winkelmann, Wittenberge, Manufaktur-, Posamentir-, Kurz- und Wollwaaren. 6 % gegen baar.

Nr. 80. Wilh. Soost, Wittenberge, Anfertigung von Herren- und Kinder-Garderoben. 5 % gegen baar.

Nr. 81. R. Heinrich, Wittenberge, Hôtel du Nord. Gutes Logis. 20 % Rabatt.

Nr. 82. H. Behn, Wittenberge, Putz-, Mode- und Weißwaarengeschäft. 7 % gegen baar.

Nr. 83. Curt Finsterwalder, Wittenberge, Bäckerei und Konditorei. 5 % Rabatt.

Betr. Behandlung der Rechtshilfs-(Betriebs-)Unfälle.

Es erwachsen uns mannigfache Erschwernisse bei Behandlung der Rechtshilfsfälle dadurch, daß von vornherein meistens nur ein Bericht des Betheiligten selbst eingesandt wird, der dann recht oft der reinen Sachlichkeit entbehrt, vielmehr nur von dem persönlichen Interesse diktirt worden ist. Es muß einleuchten, daß daraufhin noch kein Gutachten abgegeben werden kann. Besser und nothwendig ist eine Beschreibung des Vorganges von einem oder zwei unbetheiligten Personen. Vor Allem aber ist eine Kopie der Anklageschrift erforderlich, denn erst aus dieser läßt sich ersehen, welche Pflichtwidrigkeiten und Verfehlungen dem Angeschuldigten vorgeworfen werden. Die Prüfungskommission wird sich danach bemühen, dieselben, wenn irgend thunlich, zu widerlegen und gegenstandslos zu machen. Außerdem sind bald nach dem Unfalle mit Begleitbericht des Vertrauensmannes bezw. des Bezirksvorstandes einzureichen:

a) eine Bescheinigung darüber, daß bezüglich des Betriebsunfalles weder böse Absicht, noch grobe Pflichtvernachlässigung vorgelegen hat (§ 3 Abs. 1),
b) eine Angabe des Tages, an welchem die Gerichtsverhandlung stattfindet,
c) eine Handzeichnung der örtlichen Gleis- und Weichenanlagen der Unfallstelle, worin alle Telegraphen-, Weichen- und sonstigen Vorrichtungen, welche auf und in der Nähe der Unfallstelle liegen, sowie auch die Entfernungen kurz angedeutet sein müssen,
d) von nichtpreußischen Beamten die in Frage kommenden Dienstanweisungen und sonstigen Spezialvorschriften;
e) Andeutungen darüber, ob für den Angeschuldigten ein tüchtiger Rechtsanwalt und sachverständige Gutachter vorhanden sind, oder ob Vorschläge darüber von der Vereinsverwaltung erwartet werden.

Hinsichtlich der Ladung der Letzteren befinden sich fast alle Beamten, ja auch manche Rechtsanwälte im Unklaren. Wir bemerken deshalb, daß hier die §§ 167, 193, 218, 219 und 499 der Strafprozeßordnung in Betracht kommen. Es kommt in diesen Bestimmungen insonderheit zum Ausdruck, daß die Sachverständigen entweder vom Gericht oder Staatsanwalt, oder von dem vertheidigenden Rechtsanwalt besonders geladen werden und daß ihre Vergütungen vorher sicher gestellt werden müssen. Es ist von Erheblichkeit, die Sachverständigenfrage frühzeitig mit dem Rechtsbeistande zu besprechen, damit deren Ladung in der vorgeschriebenen Form bewirkt werden kann. Ebenso wichtig ist es, vorher mit den Sachverständigen in Verbindung zu treten, ob sie diese Funktion auch übernehmen wollen.

Es sind Fälle vorgekommen, daß Rechtsanwälte, sobald sie erfuhren, daß die Honorare aus der Vereinskasse gezahlt wurden, ganz ungewöhnlich hohe Forderungen gestellt haben. Zu empfehlen ist deshalb, bei der ersten Besprechung ohne Erwähnung des Vereins die Vergütungsfrage zu erörtern und erst dann zu erklären, daß der Verein die Zahlung bewirkt.

Endlich ist es wünschenswerth, nach Erledigung des Gerichtsverfahrens über den Verlauf der Sache: Bestrafung, Freisprechung, Kostenauferlegung usw. an die Vereinsverwaltung Nachricht zu geben. Diese Nachricht ist auch in dem Falle geboten, wenn von einer gerichtlichen Verfolgung Abstand genommen wird, wenn z. B. disziplinarische Erledigung, Außerverfolgsetzung ꝛc. stattgefunden hat. Ueberhaupt: ist ein Fall beim Verein angemeldet worden, so muß auch die Art der Erledigung angezeigt werden.

Hannover, 14. April 1896.

Die Vereinsverwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

An alle Mitglieder des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Da zu erwarten ist, daß zum Besuch der „Berliner Gewerbe-Ausstellung" (Mai—Oktober 1896) außer zum Verbandstage auch in der übrigen Zeit Kollegen hier eintreffen werden, hat der Bezirks-Vorstand es für seine Pflicht gehalten, um die Kollegen vor Uebervortheilungen und Unannehmlichkeiten zu schützen, mit geeigneten Hotels und Privatlogis in Verbindung zu treten, um den Gästen eine standesgemäße und preiswerthe Unterkunft zu bieten. Gleichzeitig stehen wir mit dem Komitee der Ausstellung in Unterhandlung, um billigere Eintrittspreise für die Mitglieder und deren Angehörige zu erlangen. Wir bitten, alle Wünsche einige Tage vor dem Eintreffen in Berlin unserem Bezirks-Vorsitzenden mitzutheilen.

Digitized by Google

Soweit die dienstlichen Verhältnisse es gestatten, wird stets ein Mitglied unseres Bezirks sich den fremden Kollegen zur Begleitung zur Verfügung stellen. **Der Bezirks-Vorstand.** Scharr, Stat.-Assist. SW., Möckernstr. 82, IV, nahe Anhalter Bahnhof.

Bezirk 168 (Wittenberge).

Am Sonnabend, den 25. April cr., Abends 8½ Uhr wird Herr Stations-Assistent Scharr aus Berlin hierselbst im S. Schulzschen Saale einen **Vortrag** halten über: **„Die Entwickelung der Eisenbahnen"** unter Vorführung von Lichtbildern.

Die Vereinsmitglieder von Wittenberge und Umgebung, wie auch Kollegen-Nichtmitglieder, die dem Vereine wohlgesinnt sind, werden hierzu ergebenst eingeladen. **Der Vorsitzende.**
H. Schulze 5, Stations-Assistent.

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 26. April, Nachmittags 3½ Uhr, in der „Goldenen Krone" **Versammlung.** Tagesordnung: 1. Die Vorarbeiten beim Eisenbahnbau. Herr Landmesser Weck. 2. Vereinsnachrichten.

In dem Vortrage glauben wir den Mitgliedern und Gästen etwas ganz besonders Interessantes zu bieten. Wenn wir nach einer Station kommen, so steht die Bahn fertig da und wird uns zum Betriebe und zur Verwaltung übergeben. Herr Landmesser Weck wird die Güte haben, uns ein Bild Dessen zu entrollen, was vorhergeht. — Kollegen-Nichtmitglieder sind als Gäste willkommen.

Die Schuhbazar-Vereinigung, Breiteweg 13, gewährt den Mitgliedern des Deutschen Eisenbahnbeamten-Vereins 5% Rabatt.

Der Bezirks-Vorstand.

Bezirk M.-Gladbach.

Am 7. März d. J. fand im „Hotel Bayer" Generalversammlung statt. In den Vorstand wurden gewählt die Herren:
Walsdorf, Stations-Assistent, Vorsitzender,
Tecklouth, Hilfstelegraphist, Kassirer und Schriftführer,
Hanisch, Telegraphist, stellvertretender Vorsitzender,
Hammers, Lokomotivführer, stellvertretender Kassirer,
Ohlenforst, Weichensteller I. Klasse } als Beisitzer.
Steffens, Zugführer }

Die nächste Versammlung wird am 18. ds. Mts. abgehalten werden. Tagesordnung: **Vortrag** über **„Die Entwickelung der Eisenbahnen".** — Besprechung der Darlehnskasse und Unfallsachen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die **zehnte ordentliche Generalversammlung** des Landesvereins wird Sonntag, den 26. April 1896 im Saale des Hotels zu den „Vier Jahreszeiten", Waisenstraße (in Nähe des Bahnüberganges an der Dresdenerstraße) abgehalten und mit Rücksicht auf die umfängliche Tagesordnung Vormittags 9 Uhr eröffnet werden.

Tagesordnung:
1. Erstattung und Besprechung des Jahresberichts.
2. Erstattung des Kassenberichts.
3. Bericht der Kassenrevisoren.
4. Festsetzung der Höhe der Ueberweisung an die allgemeine Unterstützungskasse des Landesvereins auf das Jahr 1895 gemäß § 8 der Satzungen und § 3 der Ordnung für die genannte Kasse.
5. Erstattung des Kassenberichts über die besondere Wittwen- und Waisenkasse.
6. Bericht des Ausschusses hierzu.
7. Bericht des Preßausschusses und Feststellung der demselben auf 1896/97 zur Verfügung zu stellenden Mittel.
8. Berichte zu Punkt 9 der Tagesordnung der 9. Abg.-Vers.
   a) die Krankenkassenangelegenheit betr. } und Beschlußfassung
   b) die Errichtung von Kautionskassen betr. } hierüber.
9. a) Antrag des Bezirksvereins Chemnitz auf Erhöhung des Monatsbeitrages von 30 auf 60 Pfg. und unentgeltliche Lieferung des Vereinsorgans an jedes Mitglied, sowie Erhöhung des Sterbefallgeldes von 60 auf 100 Mark;
   b) Antrag des Bezirksvereins Leipzig auf Erhöhung des Monatsbeitrages von 30 auf 50 Pfg. und unentgeltliche Lieferung des Vereinsorgans an jedes Mitglied.
10. Antrag der Bezirksvorstände und des Hauptvorstandes, die Errichtung eines Stipendienfonds betr.
11. Antrag des Bezirksvorstandes in Leipzig, die Klarstellung des Verhältnisses des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins in Hannover zu den übrigen deutschen Eisenbahnbeamten-Verbandsvereinen betr.
12. Bestätigung des Anschlusses des Vereins an den Verband Deutscher Beamtenvereine in Berlin.
13. Beschickung des VI. Verbandstages des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine in Berlin.
14. Beschickung des Verbandstages des Verbandes Deutscher Beamten-Vereine am 6. Juni d. J. in Halle a. S.
15. Ersatzwahl für 4 ausscheidende Mitglieder des Hauptvorstandes.
16. Wahl von 3 Kassenrevisoren und deren Stellvertretern.
17. Wahl des Ausschusses für die besondere Wittwen- und Waisenkasse.

Die Verhandlungen der Abgeordneten-Versammlung sind für alle Mitglieder öffentlich (vergl. § 20 der Satzungen).

Chemnitz, den 4. April 1896.

Der Hauptvorstand.
Max Fischer, Vorsitzender. E. Dietze, Kassirer. K. Junghanns, Schriftführer.

Bezirk Leipzig.

Zur **Feier des Geburtstages Sr. Majestät unseres Königs Albert,** Donnerstag, den 23. April d. J. im großen Saale von „Stadt Nürnberg", laden wir die geehrten Mitglieder mit ihren Damen, sowie auch die geehrten preußischen Kollegen und deren Damen hierdurch freundlichst ein und bitten um zahlreiche Theilnahme.

Die Feier wird aus großem patriotischen Konzert des Neuen Leipziger Konzert-Orchesters Günther Coblenz, Festrede und Ball bestehen. Die Festrede hat Herr Betriebs-Inspektor Rother zu übernehmen die Güte gehabt.

Programme werden am Saal-Eingange unentgeltlich verabreicht. Anfang punkt 8 Uhr. — Während der Festrede (gegen 9 Uhr) ist der Eintritt ausgeschlossen.

Anzug: Uniform oder Ballkleidung. Orden und Ehrenzeichen bitten wir anzulegen.

Leipzig, den 14. April 1896. **Der Bezirks-Vorstand.**
Kröhne. Riedel. Müller.

Bezirk Leipzig.

Nach den vollzogenen Neuwahlen besteht der Bezirks-Vorstand Leipzig aus folgenden Herren:
Betriebs-Sekretär Kröhne, Vorsitzender,
Bahnmeister Riedel, Kassirer,
Aufseher I. Kl. Müller, Schriftführer,
Bahnmeister Hänel, Bibliothekar,
Betriebs-Sekretär Hessel, stellv. Vorsitzender,
Stat.-Assistent I. Kl. Uhlemann, stellv. Kassirer,
Exped.-Hilfsarbeiter Haubold, stellv. Schriftführer,
Stat.-Assistent I. Kl. Opitz, stellv. Bibliothekar,
Lokomotivführer Backhaus, Stations-Assistent I. Kl. Carlowitz, Stations-Assistent I. Kl. Große, Stations-Assistent II. Kl. Kern, Bureau-Assistent Merkel, Stations-Assistent I. Kl. Neuhaus, Billeteur Nicolai und Stations-Assistent I. Kl. Oelsner, Mitglieder.

Wir bitten, alle Zuschriften in Vereins-Angelegenheiten an Betriebs-Sekretär Kröhne — Bezirks-Bauinspektion Leipzig II —, in Kassenangelegenheiten an Bahnmeister Riedel in Connewitz und Bestellungen auf Formulare und Drucksachen an Aufseher I. Kl. Müller — Leipzig I, Güterbahnhof — zu richten.

Leipzig, den 7. April 1896.

Der Bezirks-Vorstand.
Kröhne. Riedel. Müller.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Cannstatt.

Die diesjährige **Bezirks-Hauptversammlung** findet am Dienstag, den 21. April 1896, Abends 8 Uhr im Lokal des „Württemberger Hofes", Restauration Schmiedhäuser in Cannstatt, statt.

Tagesordnung gemäß § 12 der Satzungen. Zu recht zahlreichem Besuch, auch seitens der verehrten Mitglieder des Bezirks, ladet höflichst ein

Cannstatt, den 9. April 1896.

Der Bezirksvorstand.
Seydlen, Vorsitzender. Betz, Schriftführer. Holzboog, Kassier.

Bezirk Friedrichshafen.

Die diesjährige **Jahres-Hauptversammlung** des Bezirks findet am Sonntag, den 26. April d. Js., Nachmittags 4 Uhr, in Aulendorf statt. Lokal wird noch bekannt gegeben. Tagesordnung gemäß § 12 der Satzungen. Das den Betrag von 50 Pf. übersteigende Fahrgeld wird vergütet.

Zu zahlreichem Besuch, auch der Nachbarbezirke wird höfl. eingeladen.

Vorsitzender Adler, Eisenbahnsekretär. Schriftführer Fischer, Kanzleiassistent.

Bezirk Tübingen.

Am Sonntag, den 26. April, Nachmittags 3 Uhr findet die **Bezirks-Hauptversammlung** im Nebenzimmer des Gasthofs „zum Lamm" in Reutlingen statt. Die Tagesordnung nach § 12 der Satzungen wird den w. Mitgliedern des Bezirksvereins noch besonders bekannt gegeben.

Zu recht zahlreicher Betheiligung laden wir freundlichst ein.

Reutlingen / Hechingen, den 12. April 1896.

Stellvertr. Vorsitzender Stichling. Schriftführer Bühr.

Eisenbahn-Beamten-Verein Darmstadt.

Sonntag, den 9. Mai l. Js., Abends 8 Uhr, im Vereinslokal **ordentliche Hauptversammlung.** Tagesordnung gemäß § 9, 3 der Satzungen. **Der Vorstand.**

Digitized by Google

Fabrikation. Export.

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, **Stuttgart.**

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,

bewährtes **Versandhaus,**

empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleisch-extracte } von Liebig,
Fleisch-peptone } „ Kemmerich, „ Denayer, „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin, Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützer u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und **Cigarretten.**

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

Sehr wichtig

für Kaufleute und Cassenbeamte.

In einer Minute

zählt man jeden Cassenbestand von

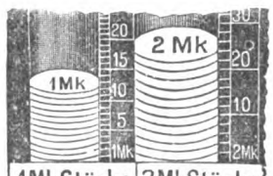
100 bis 6000 Mark

durch

Stiebel's Geld-Zähl-Cassette.

Bei vielen Cassenverwaltungen und Kaufleuten mit grossem Erfolg in Gebrauch. Die Cassetten sind bei etwa 1200 Postämtern eingeführt.

Jede Geldsorte liegt in einer genau passenden Rille mit Zähl-Scala, welche die Anzahl der Geldstücke sofort erkennen lässt.



Ueber 10,000 Cassetten in Gebrauch.

Cassetten ohne Deckel.

Nr. 14 c für kleine Cassen, 27:19:6 cm, M. 5,—
Nr. 10 für mittlere „ 34:29:8 cm, M. 7,50
Nr. 14 für grosse „ 42:28:7 cm, M. 7,50

Cassetten mit Deckel u. Schloss.

Nr. 11 für kleine Cassen, 32:23:9 cm, M. 12,—
Nr. 12 für mittlere „ 34:23:9½ cm, M. 13,50
Nr. 13 für grosse „ 42:25:10 cm, M. 15,—

Kiste u. Porto 80 Pf. — Nachn. od. Vorausz.

Ferd. Stiebel, Eisenach.

Stiebel's Geld-Zähl-Cassette ist auch zu beziehen durch die Expedition der „Deutschen Verkehrs-Blätter".

Damenkleiderstoffe.

Jede Art

zu außergewöhnlich billigen Preisen.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

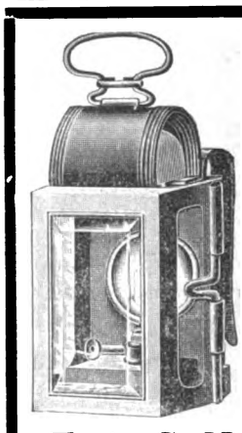
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**

F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Zu tauschen

sucht ein Diätist auf mittl. Station im Bez. Dresden-A. mit Kollegen auf ebensolcher Station desselb. Bezirks. Offerten unter K. S. 18 in die Expedition dieses Blattes erbeten.



Die besten Schaafnerlaternen mit extra grossem Brenner u. vernickeltor Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,

Harburg a. d. Elbe.

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Garantirt

1893er

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

reinen

Rheinwein.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**

auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.

Carl Sohst,

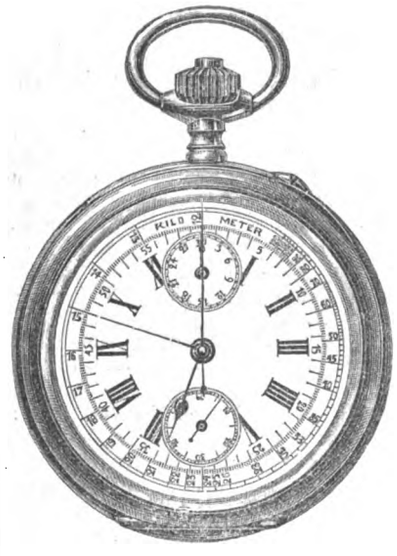
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Holländ. Tabak. Ein exquisites Kraut! Milde u. fast nikotinfrei! Ein 10 Pfd.-Beutel fco. acht Mk.

B. Becker in Seesen a. H.

Glafey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, ersetzt bei grösster Wohlfeilheit herrlichsten Glanz auf allen Metallen. Silb. Med.: Nürnberg 1882, Amsterdam 1883.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die Gehäuse der silbernen und goldenen Taschenuhren, sowie sämmtl. Silber- und Goldsachen tragen den Reichs-Feingehalts-Stempel.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,

mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"** in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken

in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,

nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in

Schmucksachen, sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**

Silber- und **Alfénide-Geräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Nr. 17. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Schriftleit. und Geschäftsstelle: Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis: für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis: 20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 23. April 1896. München.

Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71.

(Fortsetzung aus Nr. 14.)

Ein treffliches Bild von den zu überwindenden technischen Schwierigkeiten und der Umständlichkeit der Gewinnung der Bautheile bietet die Wiederherstellung der gesprengten Moselbrücke bei Charmes, etwa 100 Kilometer von Metz, in der Bahnlinie Nancy-Epinal (Abb. 1. u. 2*). Durch Sprengung des einen Landpfeilers hatten die Franzosen die ganze 128,5 Meter lange, aus sieben flachen Gewölben bestehende Brücke zum Einsturz gebracht. Die Mittelpfeiler waren sämmtlich auf dem unter dem niedrigsten Wasserstande liegenden Sockel glatt abgebrochen und ruhten fast in vollem Zusammenhange mit der Breitseite auf den Gewölbetrümmern und mit der Drehkante noch auf ihren Fundamenten; sie wurden vorläufig nothdürftig trocken unterfangen und oben lagenhaft abgetreppt, um darauf zu mauern (Abb. 2). Kaum war die Arbeit begonnen, so trat Hochwasser ein. Das Steinmaterial konnte nun nicht mehr aus den Trümmern im Flußbette entnommen werden, es wurden die Brüstungsmauern der übrigen Bauwerke an der Strecke zwischen Charmes und Epinal abgebrochen und das Material in Eisenbahnwagen bis ans Ufer und dann in Kähnen an die Pfeiler geschafft. Nachdem die Hochfluth wieder verlaufen und bald darauf ein sehr niedriger Wasserstand eingetreten war, gelang es, zwei Pfeiler mittels Lokomotivwinden auf ihren Sockeln hoch zu richten, während die übrigen unter Wasser mit Cementbeton fest unterstopft, darüber vermauert und mit großen Steinblöcken umpackt wurden. Scharfer Frost erschwerte zeitweise diese mühsame Arbeit. Sechs von den bis 17 Meter weiten Brückenöffnungen mußten freitragend überspannt werden, da es nicht gelang, Pfähle in den steinigen Untergrund einzutreiben. Man entschied sich für den Bau von Gitterträgern (Abb. 1). Die größte Schwierigkeit machte die Beschaffung der 18 Meter langen, 30—35 Centimeter starken Gurtungshölzer. Einige fand man in Metz, in Nancy und in dem südlich von Epinal gelegenen Remiremont. Der größte Theil mußte in den 30 Kilometer von der Baustelle gelegenen Staatswaldungen von Rambervilliers geschlagen werden. Zu den Diagonalen wurden 2500 Meter Eisenbahnschwellen verwandt. Die eisernen Hängestangen gewann man aus den Untergestellen der Wagen eines Eisenbahnzuges, den die Franzosen kurze Zeit vorher in Remiremont in Brand gesteckt hatten.

Abb. 1. Wiederherstellung der Moselbrücke bei Charmes.

Sehr groß waren auch die Schwierigkeiten beim Bau einer Brücke über die Seine bei St. Germain-Laval in der Nähe von Montereau. Drei gußeiserne Bogen von je 24,5 Meter Spannweite überspannten den Fluß. Das eine Landwiderlager und der erste Strompfeiler waren zertrümmert und die beiden angrenzenden Bogen in das 3 Meter tiefe Flußbett gestürzt.

Der gänzliche Mangel an kräftigem Langholz verbot die freitragende Ueberspannung der 50 Meter weiten Oeffnung. Nur vereinzelte Eichen und schwache Fichten fanden sich in den von französischen Freischaaren unsicher gemachten Waldungen. Das Einrammen von Pfählen zwischen den stehengebliebenen Pfeilern behufs Kürzung der Spannweite war unausführbar, weil die Be-

*) Die Abbildungen sind uns vom Verfasser, Herrn Geh. Baurath Krohn-Detmold, aus seinem Buche, „Kriegserinnerungen" gegen eine zu mildthätigen Zwecken bestimmte Summe zur Verfügung gestellt.
Die Schriftleitung.

Digitized by Google

seitigung der tief in den schlammigen Untergrund versunkenen Trümmer nicht glückte. Es wurde deshalb die Erbauung einer neuen Pfahljochbrücke 12 Meter oberhalb der alten Brücke beschlossen, der alte Bahndamm abgetragen und ein neuer geschüttet. Zugrammen fand man in Melun und Cannes. Zur Herstellung des Schiffsteges entdeckte man nach langem Suchen zahlreiche Kähne im Loing-Canal. Diese aber hatte der Feind durch umlaufende Seile mit einander verkettet, theilweise unter dem Boden verankert, größtentheils auch beschwert und schließlich durch Sprengung einer Schleuse trocken gelegt. Mit großer Anstrengung und Anwendung künstlicher Stauvorrichtungen gelang es, sie flott zu machen. Endlich waren die Arbeiten so gefördert, daß nach drei Wochen Vollendung in Aussicht stand. Da kam der Befehl zur Einstellung des Baues — unter Sicherung der künftigen Vollendung — und zum Abmarsch, um die inzwischen wichtiger gewordene Strecke Moret-Nemours-Souppes fahrbar zu machen. Also die höchste Anstrengung ohne den Schlußerfolg — sie mußte ertragen werden.

Auch an kühnen Bauwerken, die Bewunderung erregten, hat es nicht gefehlt. Im Süden von Epinal, in der Nähe von Xertigny, überschreitet die nach Vesoul führende Bahn ein 37 Meter tiefes Thal. Ein 142 Meter langer Viadukt stützte den Schienenweg. Aus neun Bogen bestand das stolze Bauwerk, durch kräftige Gruppenpfeiler in drei Abschnitte zerlegt, damit beim Sprengen eines der schlanken Zwischenpfeiler nicht der ganze

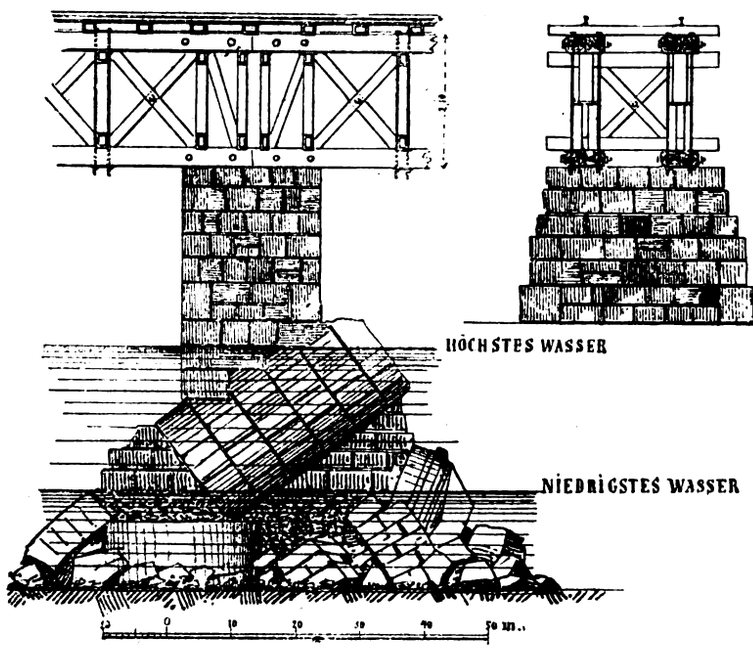


Abb. 2. Moselbrücke bei Charmes. Brückenpfeiler.

Bau, sondern nur eine Gruppe einstürzen sollte (Abb. 3 u. 4). Den einen Pfeiler hatten die Franzosen von Grund aus gesprengt; er lag mit den angrenzenden Bogen in Trümmern. Ueber der 25 Meter weiten Oeffnung bildeten die Eisenbahnschienen, die mit den Schwellen im vollen Zusammenhang geblieben waren, eine flache Kette, und dieser leichtgeschürzten Hängebrücke in schwindelnder Höhe bedienten sich waghalsige Pioniere, um auf einem Bahnmeisterwagen den Telegraphendraht hinüberzubringen. Bergab ging es flott, allerdings in bedenklichen Schwingungen, der aufsteigende Zweig der Kette aber konnte nur mit großer Anstrengung überwunden werden, indem sich die Pioniere auf dem Wagen festbanden, liegend die Schienenköpfe erfaßten und sich langsam hinaufzogen.

Die Wiederherstellung des hochragenden Baues (Abb. 3. u. 4), dessen zu überbrückende Oeffnung sich durch Einsturz des dritten Bogens der Mittelgruppe auf 3 Meter erweitert hatte, war nicht ohne Gefahr, denn auch die stehen gebliebenen Bogen zeigten Risse und mußten durch darüber gestreckte, von den Pfeilern gestützte Längsbalken entlastet werden. Den gesprengten Steinpfeilern in der ganzen Höhe durch einen Holzpfeiler zu ersetzen, erschien zu gewagt, und man entschloß sich, den unteren Theil trotz des strengen Frostes zu mauern. Nur wenn der mit heißem Wasser bereitete Cementmörtel den Maurern unter den Händen gefror, stellte man die Arbeit ein. Kräftige Holzgürtel mit dazwischen getriebenen, zu Keilen verarbeiteten eichenen Eisenbahnschwellen wurden um den Pfeiler gelegt, um das Herausfrieren einzelner bei der stärksten Kälte gemauerte Schichten zu verhindern.

Auf diesem Sockel wurde der inzwischen in Epinal gezimmerte schlanke Holzpfeiler errichtet und durch kräftige Spannbalken in der Höhe von 28 Meter gegen die Gruppenpfeiler abgestützt, bei der herrschenden ungünstigen Witterung eine halsbrechende Arbeit. Gitterträger überbrückten schließlich die Oeffnungen. Zuerst zögerten die Postzüge, sich dem kühnen Bau anzuvertrauen, trotzdem die Pioniere mit frischem Wagemuth sofort einen Probezug über ihr Kunstwerk geführt hatten. (Forts. folgt.)

Das Eisenbahnunglück bei Hattingen i. W.

Wenn der Allerweltsprophet Rudolf Falb den 25. März d. J. als einen kritischen Tag 1. Ordnung vorhergesagt hätte, so würde er, wenigstens für hiesige Gegend, einmal Recht gehabt haben, und wenn man die Eisenbahnunglücke in Klassen theilt, nimmt dieser Unfall jedenfalls den ersten Rang ein, und zwar nicht nur der entsetzlichen Zerstörung halber, sondern vornehmlich der Umstände wegen, denen er entsprang. —

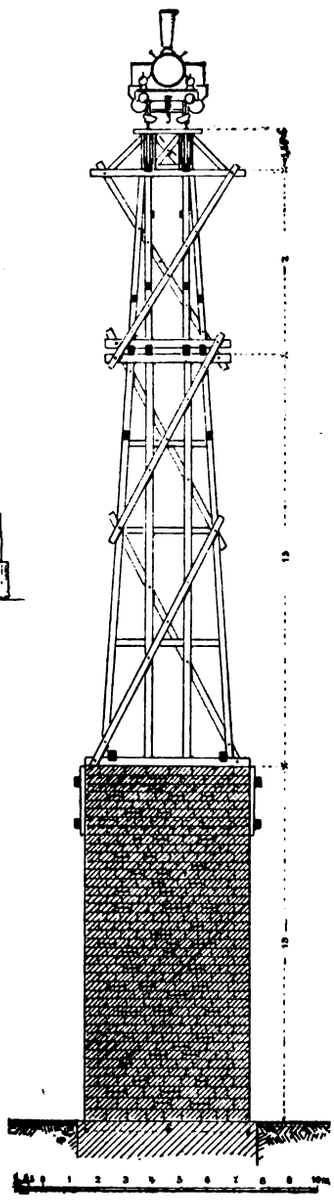


Abb. 3. Viadukt bei Xertigny.

Ein klarer, wolkenloser Himmel lagerte auf unserm herrlichen Ruhrthale, das noch nicht lange von der aufgegangenen Sonne belebt war; kein Lüftchen regte sich an jenem Morgen, der diese schreckliche Katastrophe im ruhigen Schooße barg. — Das Unglück schreitet schnell.

Wer sollte es für möglich halten, daß das zu Beschreibende in den heutigen Zeiten der vollendeten Technik sich hat zutragen können? So frägt sich Jeder, der in die hier waltenden Verhältnisse eingeweiht ist. Der Zusammenstoß erfolgte auf offener Strecke, nicht etwa im Bahnhofe selbst, vielleicht 1000 Meter vom Stationsgebäude, oder 500 Meter hinterm Abschlußsignal auf der Strecke Hattingen-Blankenstein. Die Strecke ist eingleisig; vom Hattinger Bahnhofe aus läuft etwa 1300 Meter längs des Gleises ein zweites, welches das angrenzende Hüttenwerk Union, Abthlg. Heinrichshütte, mit dem Bahnhofe verbindet. Ein niedriges Gestrüpp, meistens Ginster oder Brombeere, zieht sich fast von der Unglücksstätte an ziemlich dicht am Gleise in der Richtung n. Blankenstein hin bis zu dem Punkte, wo die Strecke um den sogenannten Schlackenberg (Schutthaufen der Heinrichshütte) biegt. Vor diesem etwa 100 Meter hohen und siebenmal so langen Schutthaufen beginnt das Gleis eine mäßige Kurve zu bilden bis ungefähr 500 Meter vor dem Bahnhofe, sodaß dieselbe etwa 1100 Meter lang ist. Das vom Bahnhofe ausgehende Hüttengleis ist durch einen Signalmast gedeckt, welcher niedriger ist als das neben diesem stehende und mit einem Vorsignal verbundene Einfahrtssignal für die Züge von Blankenstein. Hart an diesen beiden Signalen steht die erste Bahnwärterbude, etwa 600 Meter von der Station. Bis zu diesem Bahnwärter ist von der Station aus das Gleis auf beiden Seiten von einer Felswand bekleidet, wodurch dem Führer eines Zuges die Aussicht auf die freie Bahn zwar sehr gekürzt wird, aber immerhin eine solche Strecke frei bleibt, um vor einem entgegenkommenden Zuge rechtzeitig halten zu können. Diese Schilderung der örtlichen Verhältnisse war nöthig, um sich in die Situation hineinzudenken.

Es waren die Güterzüge 1547 (Ausladezug), in der Richtung nach Blankenstein und 1542 nach Hattingen fahrend, die zusammenstießen. Der Ausladezug bestand aus 29, wogegen der Güterzug 1542 aus 72 etwa zur Hälfte befrachteten Wagen bestand. Letzterer war von Blankenstein gemeldet und von Hattingen angenommen und mußte in einigen Minuten eintreffen. Der dienst-

Digitized by Google

habende Beamte, Stations-Assistent K., fertigte auf der Südseite des Bahnhofes den von Barmen eingelaufenen Personenzug 648 ab, welcher 10 Uhr nach Dahlhausen fährt. Auf der Südseite des Bahnhofes (Hattingen hat einen doppelten Bahnhof) vor dem Güterschuppen hält auch der Ausladezug 1547, welcher von K. den Auftrag zum Zurücksetzen in den nördlichen Bahnhof erhält, nachdem der Personenzug 648 abgefahren. Der Ausladezug führt den Befehl aus, während K., sich der verhängnißvollen Täuschung hingebend, einen rangirenden Zug für den gemeldeten 1542 zu halten, dem Telegraphisten zuruft: „42 hier, 47 abmelden." Hiermit war das furchtbare Unglück besiegelt, welches dennoch vielleicht von 2 oder 3 Personen hätte verhütet oder bedeutend abgeschwächt werden können. Auf das elektrische Abmeldesignal der Station und auf eine Armbewegung des K. zieht der Weichensteller auf dem Thurme das Ausfahrtssignal für den Ausladezug und nimmt die Einfahrt für 1542 zurück, obwohl er wissen mußte, daß dieser noch nicht im Bahnhofe sei und auch nicht zurückblieb, weil das Aufhebungssignal, dreimaliges Läuten der Glocken, nicht gegeben war. Nach Aussage des Telegraphisten befand sich 1547 noch vor dem Stationsgebäude, als er, wie es so usus ist, selbst das Läutewerk auslöst zur Benachrichtigung des Streckenpersonals. Ist diese Aussage richtig, so hätte der erste Bahnwärter am Einfahrtssignal (600 Meter von der Station) dem 1547 sowohl, wie auch 1542 das Haltesignal geben müssen, wodurch der Zusammenstoß gänzlich vermieden oder wenigstens gelinder verlaufen wäre. Dieser Wärter übersieht auch die anfangs beschriebene Kurve und konnte beide Züge, namentlich den von Blankenstein kommenden 1542 schon auf 1000 Meter sehen und noch weiter hören.

Nun aber fährt der Ausladezug in der Regel in sehr scharfem Tempo aus dem Bahnhofe, wodurch der Bahnwärter bei einer Entfernung von 600 Meter vom Zuge vielleicht überrascht worden ist und das Haltesignal gegeben hat, als die Lokomotive seinen Stand passirt hatte.

Alsdann fragt man sich, wie sich die Lokomotivführer beider Züge verhalten haben? Haben sie sich einer optischen Täuschung hingegeben, indem jeder den entgegenkommenden Zug für einen Hüttenzug von bezw. nach dem Hüttenwerke hielt? Diese Möglichkeit ist durchaus nicht ausgeschlossen, und es konnte einige Sekunden ein Zweifel entstehen, ob beide Züge in selber oder der eine im Hüttengleise fuhr. Der Blick der Führer auf die nackte Schiene ist, namentlich in der Richtung von H. — B., also dem 1542 entgegen, sehr beeinträchtigt von dem nahestehenden mit der Kurve fortlaufenden Gestrüpp. Vielleicht ist diese Täuschung und momentane Ungewißheit der Grund dafür, daß der Ausladezug mit so furchtbarer Wucht auf den 1542 gefahren ist. Denn letzterer hat den entgegenkommenden Zug an den Kolliwagen als Ausladezug wahrscheinlich, wenn auch nicht früh genug, erkannt, und in Folge dessen, sowie durch das auf Halt zeigende Vorsignal das Alarmsignal mit der Dampfpfeife gegeben und den Zug fast zum Stehen gebracht und damit wohl Alles gethan, was er überhaupt thun konnte, während sich das vom Führer des Ausladezuges nicht so bestimmt sagen läßt. Denn in vollem Fluge ist der Ausladezug auf den Zug Nr. 1542 gefahren. Führer und Heizer, sowie das im Packwagen befindliche Ausladepersonal haben rechtzeitig den rettenden Sprung ins Freie gemacht, während das Personal von Zug 1542 ausgehalten hat bis zur Vollendung der Katastrophe. Ein Krach, dem ein donnerähnliches Rollen folgte, erfüllte die ruhige Luft, deutlich hörbar auf eine halbe Stunde Entfernung.

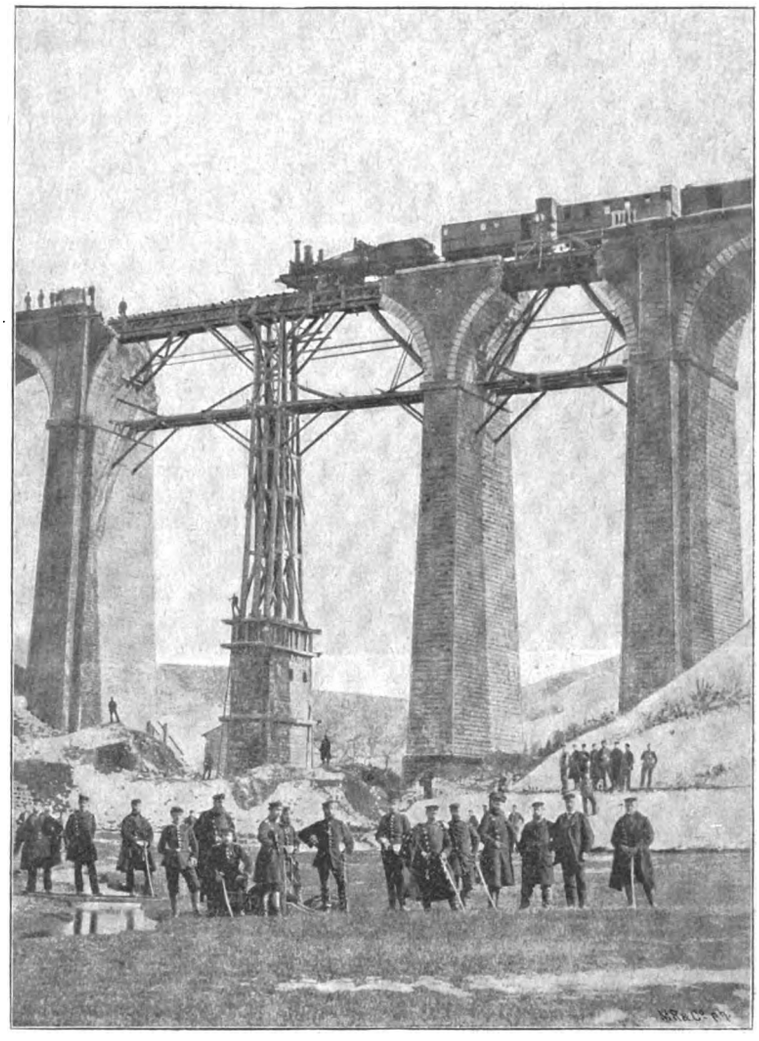


Abb. 4. Wiederherstellung des gesprengten Viadukts von Xertigny.

Eine undurchdringliche Wolke von Staub und Rauch hüllte die Unglücksstätte ein, und Sekunden vergingen, ehe das Auge dieselbe übersehen konnte. Daß die Detonation auf das Ohr der Menschen schrecklich gewirkt haben mußte, bewies die im Augenblicke sich einstellende Volksmenge, welche gleich nach Hunderten zählte. Das freie Spiel der entfesselten Kräfte war vorüber. Welch' schrecklicher Anblick bot sich dem Zuschauer dar!

Zu Spähnen zersplitterte Wagen, gekrümmte Achsen, auf die Seite geworfene Wagen hingen an dem hohen Eisenbahndamm, an dessen Basis die klare Ruhr vorbeifließt. Mit welcher Gewalt der Ausladezug auf den Güterzug 1542 gefahren ist, beweist ein senkrecht in die Höhe ragender, der Achsen beraubter, mit 200 Centner Stahldraht beladener Wagenkasten, welcher der erste nach dem Packwagen des Güterzuges 1542 war. Der Packwagen des 1542, in dem der Zugführer allein anwesend war, wurde derartig auf den Tender der Lokomotive geschleudert, daß die Achsen gen Himmel ragten. Die Decke war zertrümmert, wodurch die merkwürdige Lage des unglücklichen Zugführers erklärlich wurde, welcher auf dem Rade des Tenders mit herabhängenden Beinen aufrechtsitzend an einer zerrissenen Bretterwand lehnte. Der Zugführer vom Ausladezug wäre, wie sein Personal, jedenfalls mit dem Leben davon gekommen, wenn er an derselben Seite, wie dieses, abgesprungen wäre; statt dessen hatte er den Sprung nach der Ruhrseite, d. i. in der Richtung des Radius der Kurve, (also nach innen) gewagt und wurde unter den Trümmern des fast in die Ruhr geschleuderten Packwagens begraben. Sein Körper war bis zur vollständigen Unkenntlichkeit zermalmt, während der Zugführer vom Güterzug 1542 nicht so entsetzlich hergerichtet war. Beide Beamte aber sind ohne Zweifel, wie vom Blitze getroffen, auf der Stelle todt gewesen. Von den Uebrigen ist Niemand lebensgefährlich verletzt, nur ein Arbeiter des Ausladezuges hatte etwas schwerere Wunden davon getragen, welche einer ärztlichen Hilfe bedurften. Der Schaden an Material ist immerhin sehr bedeutend, wenn auch nicht so groß, als man aus der Heftigkeit des Zusammenstoßes hätte erwarten können. Gänzlich zerstört waren außer den beiden Packwagen noch 3 andere Wagen. Die beiden Maschinen, welche mit den Tendern arg beschädigt waren, hatten sich die eisernen Fühler derartig in den Panzerleib gerannt, daß sie nur durch eine Lokomotive von einander gerissen werden konnten. Leichtere Beschädigungen dagegen zeigten sich an vielen Wagen. Auch die Güter selbst sind im Allgemeinen unversehrt geblieben.

Die Räumung der Strecke und Neulegung der Schienen an der Unglücksstelle wurde mit erstaunlicher Schnelligkeit betrieben, und gegen Abend konnten die Züge schon frei verkehren. Der Personenverkehr wurde auch während der Störung durch Umsteigen der Fahrgäste aufrecht erhalten. Gegen Mittag erschienen mehrere Mitglieder der Eisenbahn-Direktion Essen auf dem Platze des Unglückes. Ueber den diensthabenden Beamten K. wurde die Suspensation verhängt, nicht aber, wie es einige Blätter und auch größere Zeitungen gemeldet, die Verhaftung.

Obwohl das entsetzliche Unglück im Prinzip kaum zu entschuldigen sein mag, so muß doch bemerkt werden, daß der Beschäftigungskreis des Stationsbeamten ein ziemlich großer ist. Hattingen ist Uebergangsstation und Knotenpunkt für die Strecken Steele-Hattingen-Hagen und Barmen-Hattingen-Steele, auf welcher viele Züge rangirt werden, ferner sind beide Bahnhöfe, der nörd-

Digitized by Google

liche und südliche, von einem Beamten zu übersehen bis auf den unteren südlichen Theil, und auf beiden besteht ein starker Personen- und Güterverkehr. Die gerichtliche Untersuchung wird die Schuldfrage klar legen, aber wohl nicht ohne Erwägung dieser letzten Umstände.

Die Betheiligung der Privatbahn-Beamten
an den Bestrebungen
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Jedem, der die Vereinsbewegungen fleißig verfolgt und die Vereinszeitung aufmerksam liest, wird es gewiß schon aufgefallen sein, daß von den Verhältnissen der deutschen Privatbahnen, ausgenommen einige technische Nachrichten, so gut wie gar nichts zu hören ist, oder richtiger gesagt, daß die Beamten derselben nichts von sich hören lassen.

Worin sind die Ursachen hiervon zu suchen?

Daß es den Privatbahn-Beamten zu gut gehe, sodaß sie keine Veranlassung hätten, ihre Angelegenheiten wenigstens doch in einem Fachblatte zu besprechen, wird Niemand, der die Verhältnisse auch nur einigermaßen kennt, annehmen können.

Die Gründe sind denn auch ganz andere, sie liegen in Folgendem:

Erstens: Die Privatbahnbeamten sind theilweise der Ansicht, daß innerhalb des Vereins nur Angelegenheiten der Staatsbahnbeamten erörtert, bezw. vertreten werden und daß ihre Verhältnisse mit denen der Staatsbahnbeamten bei Weitem nicht übereinstimmen, ihnen also auch nicht zur Seite gestellt werden können.

Zweitens: Die Privatbahnbeamten versprechen sich von der Anstrebung einer Verbesserung ihrer Lage wenig oder gar nichts, weil ihrer Meinung nach der feste Zusammenhang der Beamten aller Privatbahnen fehlt und dadurch ihre Schritte, zu ihren Gunsten etwas zu unternehmen, bei den betreffenden Behörden nicht den gewünschten Erfolg haben würden.

Diese Gründe sind nur zum kleineren Theil stichhaltig, zum größeren jedoch vollständig hinfällig.

Denn was Punkt 1 anbelangt, so ist in den ganzen Vereinssatzungen auch nicht an einer einzigen Stelle von einem Unterschiede zwischen Staats- und Privatbahnbeamten die Rede, wie denn auch die Aufnahme von Mitgliedern ohne jede Rücksicht hierauf erfolgt, und so lautet es auch richtiger Weise: „Verein deutscher Eisenbahn-Beamten"*); also gleichgiltig, ob Staats- oder Privatbahnbeamter, ja sogar gleichgiltig, ob Preuße oder Angehöriger anderer deutschen Staaten, sie alle sind zu einem großen Eisenbahn-Beamten-Verband zusammengetreten.

Und selbstverständlich hat auch Jeder das Recht und die Pflicht, einerseits Uebelstände behufs Abhilfe und andererseits bewährte Einrichtungen behufs Einführung im Vereinsblatt zur Sprache zu bringen.

Der zweite Punkt besitzt einige Berechtigung.

Es muß hier leider festgestellt werden, daß die Beamten der Privatbahnen einen Zusammenhang untereinander nicht haben. Wenn man auf die Entwickelung der Eisenbahnen im Deutschen Reich zurückblickt, so muß man sich darüber thatsächlich wundern.

Die ersten Bahnen sind Privatunternehmungen gewesen. Allein von jener Zeit können wir nicht mehr verlangen, was wir heute noch unerfüllt sehen. Aber in den Jahren von 1882—87 sind rund 5500 Kilometer Privatbahnen verstaatlicht worden; zwischen 1875 und 1880 war also der Zeitpunkt, wo die günstigste, weil erfolgreichste Vereinigung aller Priatbahn-Beamten hätte stattfinden müssen. Doch auch noch 1893/94 befanden sich 3729 Kilometer mit insgesammt 864 Stationen in Privatbetrieb mit einem Beamten- und Arbeiter-Personal von 21 560 Köpfen. Diese Zahlen gelten mit geringer Aenderung auch heute noch. Also noch ist das Zusammenwirken der Privatbahnbeamten nicht zwecklos.

Aber falsch wäre es, jetzt einen reinen Privatbahnbeamten-Verein zu gründen, da der Verein Deutscher Eisenbahn-Beamten seine Angelegenheiten genau so wie die der Staatsbahnbeamten behandelt und vertritt und die Wichtigkeit der Anlehnung an seine in jeder Richtung bewährte Organisation wird wohl Niemand unterschätzen.

Ueber kurz oder lang steht außerdem die Verstaatlichung aller Privatbahnen in fast sicherer Aussicht, und da ist es von nicht geringem Vortheil, wenn die Privatbahn-Beamten schon jetzt neben und mit den Staatsbahn-Beamten ihre Ziele verfolgen.

Bezüglich ihrer Dienstleistungen und ihrer Bildung dürfen die Privatbahn-Beamten sich als den Staatsbahn-Beamten gleichstehend wohl betrachten.

Es wird hierbei erinnert an die verstaatlichte Berlin-Hamburger Eisenbahn, die einen musterhaften Betrieb führte und ein durch und durch betriebstüchtiges Personal hatte, ebenso wird erinnert, um ein Beispiel aus heutiger Zeit anzuführen, an die Hessische Ludwigsbahn und die Darmstädter Eisenbahnen, die in äußerst verkehrsreichen Gebieten liegen und allen Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs gerecht werden. Die anderen Privatbahnen kommen den angeführten wohl gleich, wenn auch einige, wie z. B. die östlichen, einen größeren Güter- als Personen-Verkehr zu besorgen haben.

Wie Staatsbahnbeamte auf mehreren Gemeinschaftsstationen die Dienstgeschäfte der anschließenden Privatbahn besorgen, so umgekehrt auch die Privat- für die Staatsbahn, was z. B. bei der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Soldau und Illowo, bei der Ostpreußischen Südbahn in Lyck der Fall ist, wo der gesammte Dienst für die Eisenbahndirektionen Danzig bezw. Königsberg mitbesorgt wird.

Die Zeiten, wo das Personal der Privatbahnen aus Leuten aller Herren Länder und aller Stände bestand, wo man bei einer Verwaltung so viele Uniformen (wenigstens in der Anfangszeit ihres Betriebes) bewundern konnte, als es Privatbahnen gab, sind vorüber.

Es ist längst eine reinigende Scheidung eingetreten, denn die ganzen Verhältnisse sind ruhigere, solidere geworden; ja, der sogenannte „reisende" Eisenbahner, der ruhelos von Neubau zu Neubau zog, ist so gut wie verschwunden.

Auf den Schlußsatz des 2. Punktes muß ich noch näher eingehen.

Hauptsächlich bedürfen der Verbesserung bei den Privatbahnen die Anstellungs-, Beschäftigungs-, Pensions- und vor allen Dingen die Gehalts-Verhältnisse. Hierin herrscht wohl die empfindlichste Mangelhaftigkeit, Ungleichheit und Unzulänglichkeit.

Durch den gegenseitigen Gedanken-Austausch, durch den Vergleich der Verhältnisse der einen mit denen der anderen Privatbahnen werden sich viele Mängel beseitigen oder doch mildern, ebenso aber auch bessere Einrichtungen einführen lassen. Es wird dies am besten zu erreichen sein durch engen Anschluß an den Verein in der Benutzung seiner bewährten Einrichtungen.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist aber mehr als die stille, unthätige Mitgliedschaft nöthig, und die Veranstaltung von Vergnügungen hat in dieser Beziehung erst recht keinen Sinn. Damit ist gar nichts gethan. Es muß sich eben Jeder regen, um seinen Theil zum gemeinsamen Werk beizutragen, sei es mündlich oder schriftlich, geistig oder materiell, denn gerade heute gilt der Spruch: „Raste ich, so roste ich!"

Deshalb ergeht an alle Beamte und Offizianten der Privatbahnen der dringende Rath, sich an den Vereinsbestrebungen zu betheiligen, indem sich sowohl neue zum Eintritt melden, als auch die dem Verein bereits angehörenden sich aus ihrer Gleichgiltigkeit aufraffen, zum Wohle Aller und ihrer selbst! —rd—.

Bemerkung der Schriftleitung. Von Zeit zu Zeit werden wir an dieser Stelle auf die Lage der Privatbahnbeamten Bezug habende Abhandlungen veröffentlichen, und es werden Alle, die es angeht, um rege Antheilnahme gebeten. Ansichten, auch gegentheilige, Vorschläge usw. sind durchaus willkommen und werden auf Wunsch im Vereinsblatt veröffentlicht.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Stellvertretung von Eisenbahn-Betriebs-Beamten betr. (Erlaß des Ministers vom 4./3. d. J.). Nach den Bestimmungen des Bundesrathes über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs-Beamten vom 5. Juli 1892 darf die selbständige Wahrnehmung der Dienstverrichtungen von Eisenbahn-Betriebs-Beamten nur solchen Personen übertragen werden, welche die vorgeschriebene Probezeit vollständig zurückgelegt haben, und es ist bezüglich der letzteren weder ein gänzlicher Erlaß noch eine Abkürzung angängig. Es muß deshalb darauf geachtet werden, daß für die nothwendigen Stellvertretungen stets eine ausreichende Anzahl vollständig ausgebildeter Arbeiter vorhanden ist. In dieser Hinsicht die erforderlichen Anträge zu stellen, ist zunächst Aufgabe der Dienstvorsteher (Bahnmeister, Stationsvorsteher, Betriebswerkmeister). Hauptsächlich aber liegt die Fürsorge hierfür den Inspektionsvorständen ob (§ 8 der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahn-Betriebsinspektionen, § 7 der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahn-Maschineninspektionen und § 29 der Anweisung zur Behandlung der Personalangelegenheiten). Indem ich Anlaß nehme, hierauf besonders aufmerksam zu machen, erwarte ich zugleich, daß auch die Streckendezernenten der Königlichen Eisenbahndirektionen diese

*) Der Titel heißt gegenwärtig „Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover". D. Schriftl.

Digitized by Google

wichtigen Angelegenheit ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden werden. Zur Beseitigung hervorgetretener Zweifel bemerke ich ferner, daß die Vereidigung eines zur Verwendung als Hilfs- oder Aushilfsbeamter in Aussicht genommenen Arbeiters erst dann zu erfolgen hat, wenn derselbe die Probezeit für die ihm zu übertragenden Dienstverrichtungen vollständig zurückgelegt hat und von dem Inspektionsvorstande zur selbständigen Wahrnehmung dieser Dienstverrichtungen als geeignet erachtet worden ist (§ 29 Abs. 4 der Anweisung zur Behandlung der Personalangelegenheiten). Sonach würde z. B. die Vereidigung eines für den Bahnwärterdienst bestimmten Arbeiters erst dann in Frage kommen können, wenn er nicht nur die Probezeit im Oberbau, sondern auch diejenige im Bahnbewachungs- und Signaldienst durchgemacht hat. Die betheiligten Dienstvorsteher sind hiernach durch das Amtsblatt mit Weisung zu versehen. Zugleich ist anzuordnen, daß in den Dienstanweisungen für die Bahnmeister, Stationsvorsteher und Betriebsmerkmeister an entsprechender Stelle ein Hinweis auf die bezügliche Amtsblatt-Verfügung handschriftlich eingetragen wird.

Bayern. Post und Eisenbahn. Die Trennung des Eisenbahndienstes von der Post auch bei kleineren Stationen wird immer weiter ausgedehnt, da durch die Zunahme des Verkehrs die Wahrnehmung des Postdienstes von Seite der Eisenbahnbeamten nicht mehr gefordert werden kann, ohne daß der Eisenbahndienst geschädigt wird. Auf der Route München-Starnberg-Murnau sind bereits bei den wichtigeren Stationen eigene Postgebäude entstanden, auf der Route München-Buchloe wird demnächst Fürstenfeldbruck eröffnet, während die selbständige Poststation Schwaben schon im vorigen Herbste eröffnet wurde.

Sachsen. Verleihung der Staatsdiener-Eigenschaft an die Staats-Eisenbahn-Beamten und Anrechnung der Vorbereitungszeit zur Pension vom 25. Lebensjahre ab. Zwei langersehnte und von den Betheiligten mit Freude begrüßte Maßnahmen macht das Amtsblatt der Kgl. General-Direktion vom 16. April bekannt. Die Staatsdiener-Eigenschaft und damit die Unkündbarkeit wird mit Wirkung vom 1. Januar 1896 ab an sämmtliche Mitglieder der Unterstützungskasse für Beamte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung ertheilt und die Auflösung dieser Kasse ausgesprochen. Es wird hierdurch den Betheiligten eine ihre gesellschaftliche wie dienstliche Stellung wesentlich hebende und daher dem Stande zu Gute kommende Förderung zu theil, die sie sich, wie das die Verwaltung auch nicht anders erwartet, zum weiteren Ansporn für treue Dienst- und Pflichterfüllung dienen lassen werden. — Besondere Freude und Genugthuung wird ferner allen Denen zu Theil, die bisher vergeblich darauf harrten, einen Theil ihrer Vorbereitungsjahre mit zur Pension gerechnet zu sehen. Mit gleicher Verordnung wird bekannt gegeben, daß das Kgl. Finanzministerium beschlossen hat, den Staats-Eisenbahn-Beamten bei ihrer Pensionirung diejenige Zeit, während der sie als verpflichtete ständige Arbeiter (Expeditions-Hilfsarbeiter, Hilfsweichensteller, Hilfsfeuerleute, Bremser u. s. w.) bei der Staatsbahn-Verwaltung beschäftigt gewesen sind, mit der Maßnahme in Anrechnung gebracht werden kann, daß die pensionsfähige Dienstzeit des betreffenden Beamten nicht vor das vollendete 25. Lebensjahr zurückgehen darf. — Es ist das zwar nichts als ein Akt ausgleichender Gerechtigkeit für jene Zeit der Stauung im Aufrücken, unter der die Staats-Eisenbahn-Beamten*), so lange zu leiden hatten und gegen die unser Organ so manchen Strauß zu kämpfen gehabt hat, aber mit um so größerer Genugthuung erfüllt es, daß es eine solche Gerechtigkeit giebt, durch die den Beheiligten das Vertrauen auf die Fürsorge ihrer Verwaltung wiedergegeben wird.

*) Bei der preußischen Finanz-Verwaltung ist das Eis auch heute noch nicht gebrochen. D. Schriftl.

Sachsen. Zur Frage einer Neuordnung der Eisenbahn-Verwaltung. (Eingesandt). Zur Berichtigung des Artikels in Nr. 15 „Eine Verwaltungs-Neuordnung bei den Sächsischen Staatseisenbahnen in Sicht?“ möchte ich bemerken, daß die Angabe, es genüge Volksschulbildung für die Stellung eines sächsischen Bahnhofsinspektors, nicht zutreffend ist, da die Prüfungsordnung der sächsischen Staatseisenbahnen Realschul- oder Gymnasial-Bildung als Vorbedingung schon für die Stations-Assistenten-Prüfung vorschreibt. Der Verfasser — allem Anscheine nach ein sächsischer Eisenbahn-Techniker, welcher dadurch falsche Angaben in alle Länder verbreitet — ist demnach mit den Verhältnissen nicht hinreichend bekannt. Sollte er aber die älteren Bahnhofsinspektoren und die Zeit vor dem Inkrafttreten der Prüfungsordnung meinen, so sei hiermit bemerkt, daß es unter den sächsischen Bahnhofsinspektoren nur ganz verschwindend wenige gab und noch giebt, welche keine höhere als Volksschulbildung genossen haben, ganz abgesehen davon, daß sich auch eine Anzahl akademisch gebildeter darunter befinden. Halten wir Umschau unter den älteren Technikern, so werden wir wenige finden, die eine höhere Allgemeinbildung nachweisen können; denn die vormalige „Polytechnische Schule“ forderte sie als Vorbedingung nicht, ihre Zöglinge gingen zumeist aus dem Handwerkerstande hervor. Die Fachbildung kommt nicht in Betracht, da sie auch der Bahnhofsinspektor haben und „empirisch“ erwerben muß, weil eine Hochschule dafür noch nicht besteht. Beide Kategorien — Techniker und Betriebsbeamte — haben demnach nichts voreinander voraus, sie sind gleichwerthig, jeder in seinem Fache, und nur in diesem mit Nutzen zu verwerthen. Die Ansicht des Verfassers jenes Artikels, daß die höhere Allgemeinbildung Berechtigung gäbe, Leiter eines Faches zu sein oder zu werden, das man nicht gelernt hat, ist einfach drollig, hiernach müßten, ohne zahlreiche andere, ebenso treffende Beispiele anzuführen, die Militär-, Bau- ꝛc. Techniker und Aerzte die Nächstberechtigten zum kommandirenden General oder Admiral sein. So lange eine Hochschule für den Eisenbahnbetrieb nicht besteht, kann auch der Mangel einer höheren Fachbildung kein Hinderniß für das Vorwärtskommen bieten, und es muß selbstverständlich den „empirisch“ ausgebildeten Fachleuten der Weg bis an die leitende Spitze offen stehen. Wenn übrigens die Techniker in der letzten Zeit so gewaltig vorwärts gekommen sind, so haben sie das ihrer literarischen Rührigkeit zu danken — es besteht wohl sogar ein Preßausschuß für Standesangelegenheiten —, ein deutlicher Fingerzeig dafür, daß andere Beamte Nachtheile sich selbst zuzuschreiben haben, wenn sie nicht ebenso rührig sind.

—m.—

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes angeklagt, ist am 29. Januar d. J. der Weichensteller Joh. Wieschollek vom Landgerichte Beuthen O.-S. zu 14 Tagen Gefängniß verurtheilt worden. Er soll die Schuld daran tragen, daß auf der Station Radzionkau eine Lokomotive auf einen Arbeitszug auffuhr, wodurch ein nicht unerheblicher Materialschaden eintrat. — Die von ihm eingelegte Revision vertrat der Angeklagte persönlich nicht ohne Geschick vor dem Reichsgerichte. Er behauptete, nur seine Pflicht gethan zu haben und bezeichnete es als einen Widerspruch des Urtheils, wenn es ohne Begründung die Agaben des Telegraphenbuches der Station Radzionkau, wo er thätig ist, als unglaubwürdig hinstellt, während er die entsprechenden Angaben des Buches auf der Nachbarstation Karf ebenfalls ohne Begründung als wahr ansieht. — Das Reichsgericht erachtete diesen Widerspruch als vorliegend, hob deshalb das Urtheil auf und verwies die Sache an das Landgericht zurück.

Technisches.

Eine ebenso originelle wie geniale Erfindung wird in der Mitte des nächsten Monats erstmalig in Dresden öffentlich erprobt werden, es ist dies ein **„Rathgeber-Automat für Eisenbahn-Fahrangelegenheiten“**; der Schöpfer des Gedankens hierzu ist der Vorstand des Bureaus für zusammenstellbare Fahrscheinhefte, Herr Süppel in Dresden. Dieser Eisenbahn-Beamte, eine Autorität auf dem Gebiete des Reiseverkehrs, hat seit Jahr und Tag unermüdlich an diesem Werke gearbeitet, dasselbe ist bereits patentirt, und die General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen hat die Genehmigung ertheilt zur Aufstellung dieses Automaten. Derselbe wird vorläufig probeweise und in einer Anzahl von 10 Stück auf den Dresdner Bahnhöfen, sowie in einigen der größeren Hotels und Cafés der Residenz aufgestellt werden, und wenn sich diese Neuerung bewährt, sollen alle gößeren Bahnhöfe, Hotels u. s. w. damit ausgerüstet werden. Das reisende Publikum will immer sehr eingehend über alles Mögliche berichtet sein. Tritt ein Reisender in die Bahnhofshalle ein, so möchte er gewiß — falls er sich noch nicht orientirt hat — möglichst genau und schnell wissen, wann sein Zug abfährt, was die Fahrt kostet, wie die Reiseroute lautet u. v. A. m. Naturgemäß wendet sich der Reisende allemal an die Eisenbahnbeamten, an Fahrgeldkassirer, Stations-Assistenten u. s. w., diesen ist es nun nicht immer möglich, die Fragen so eingehend zu beantworten, wie es der Reisende wünscht, einestheils drängt der Dienst, anderntheils wollen in verhältnißmäßig kurzer Zeit unendlich viele, z. Th. recht überflüssige Fragen beantwortet sein. Da hilft nun mit einem Male der Süppel'sche Automat über alle Fährnisse hinweg. Der Automat selbst ähnelt im Wesentlichen allen Automaten, wie sie jetzt im Gebrauch sind, er besteht aus einem geschmackvoll ausgeführten massiven Kasten mit ebensolchem Untergestell. An dem Kasten befindet sich an der Vorder

Digitized by Google

seite eine Glasscheibe, der Einwurf für das Zehnpfennigstück, ein Knopf zum Drücken und weiter an der hinteren Wand des Kastens eine Kurbel zum Drehen. Hinter der Glasscheibe und zwar an der linken Längsseite sind auf einem Streifen Stationsnamen zu lesen, während, wenn der Automat nicht im Gebrauch ist, der übrige Theil hinter der Glasscheibe durch eine Art Vorhang verdeckt wird. Der Hergang ist nun beispielsweise Folgender: ein Reisender betritt den Bahnhof, er möchte alles Nähere wissen bezüglich seiner Reise nach Paris. Er stellt sich vor den Automat und liest die Stationsnamen, der Name „Paris" ist nicht zu lesen. Da greift der Reisende nach der Kurbel, er dreht dieselbe, und der Streifen mit den Stationsnamen dreht sich innerhalb des Kastens um eine Welle, dabei werden immer neue Stationsnamen hinter der Scheibe sichtbar. Erscheint nun der Name „Paris", hält man mit dem Drehen ein, steckt ein 10-Pfennigstück in den Einwurf und drückt auf den Knopf: sofort hebt sich der Vorhang, und hinter der Scheibe erscheint gedruckt alles Das, was der Reisende wissen muß, z. B.: „Paris. Abfahrt in Dresden-Altstadt 7 Uhr 16 Min. Nachm. Ankunft in Paris 6 Uhr Nachm. Fahrtdauer 23 Stunden. Route: Leipzig-Halle-Halberstadt-Holzminden-Altenbecken-Soest-Hagen-Elberfeld-Düsseldorf-Aachen-Bleyberg-Verviers. Fahrpreis in Schnellzügen 1. Klasse 104 Mk. 20 Pfg., 2. Klasse 76 Mk. 20 Pfg. Rückfahrkarten mit 13tägiger Giltigkeit. 1. Klasse 147 Mk., 2. Klasse 109 Mk. 50 Pfg. — Direkter Wagen 1. und 2. Klasse bis Aachen. Zollabfertigung des Handgepäcks in Verviers und Jeumont." Diese Auskunft erhält der Reisende für nur 10 Pfennige, er kann mit voller Bestimmtheit auf die Richtigkeit des hinter der Glasscheibe Lesbaren rechnen, denn mit peinlichster Genauigkeit sind die Angaben ausgearbeitet worden. Der Reisende erspart sich alles zeitraubende Suchen in den Kursbüchern, hier vor dem Automat kann er sich das Angegebene notiren, eine Vorrichtung stellt dann die ursprüngliche Lage wieder her, der Vorhang fällt, und nur der Stationsname bleibt sichtbar. Kommt ein zweiter Reisender und will eine Auskunft z. B. bezüglich einer Reise nach Berlin, so dreht er wieder, bis „Berlin" erscheint und im Uebrigen wiederholt sich das angegebene Verfahren. Vorläufig geben die probeweise aufgestellten Automaten nur Auskunft über Schnellzugsverbindungen nach denjenigen Stationen des direkten Verkehrs, für welche die Fahrkarten in Dresden ausliegen, bewährt sich die Neuerung, dann wird auch in ausgedehnterem Maaße wie für den Personenzugsverkehr und nach Stationen des Lokalverkehres die Auskunftsertheilung erfolgen. Von Fachleuten ist die Erfindung thatsächlich als genial bezeichnet worden, und es steht sicher zu erwarten, daß derselben eine Zukunft beschieden ist — dem Erfinder wäre dies von Herzen zu gönnen. M. Ltch.

Personalnachrichten.

Wiederum verhüllt der Engel des Todes weinend sein Angesicht, er senkt die Palme des Friedens segnend über die irdische Hülle eines Entschlafenen, der, ein treuer Diener seines Königs, eng verbunden war mit der Geschichte des sächsischen Staatseisenbahnwesens. Am 20. d. Mts. verschied früh 1/2 3 Uhr im Carolahause zu Dresden an den Folgen einer glücklich verlaufenen schweren Operation der hochverdiente Rektor der Dresdner Technischen Hochschule, Herr Geheimer Hofrath Professor Alexander E. Theobald Freiherr von Oër, Ritter hoher Orden, im noch rüstigen Mannesalter von 54 Jahren. Volle 30 Jahre widmete der viel zu früh Verstorbene seine schätzenswerthen Kräfte dem Eisenbahndienste, mit dem Ausbau und der Entwickelung des sächsischen Staatseisenbahnnetzes ist auch der Name von Oër eng verknüpft. Die Liebenswürdigkeit und das herzgewinnende Wesen im persönlichen Verkehr mit den Beamten werden dem tiefbetrauerten Manne ein unverwischbares Ehrenzeugniß ausstellen für alle Zeiten und ganz besonders werden ihm die Mitglieder des „Vereins der Beamten der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen, Bezirk Dresden" ein treues Angedenken bewahren, denn immer war Freiherr von Oër bereit, sein tiefes Wissen und seine allgemeinen Fachkenntnisse durch Vorträge in dem Bezirksverein der guten Sache zur Verfügung zu stellen. Mit der akademischen Jugend der Königl. Technischen Hochschule trauern auch die sächsischen Staatseisenbahn-Beamten, wovon vielen der Heimgegangene ebenfalls ein Lehrer und Bildner in des Wortes schönster Bedeutung gewesen ist. Friede seiner Asche — Ehre seinem Angedenken!

Württemberg. Am 18. dss. starb zu Stuttgart Baudirektor Morlok, der hochverdiente Erbauer zahlreicher württembergischer Bahnen, im Alter von 81 Jahren.

Vermischtes.

Zur Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn. Die bedeutendste noch im Privatbesitz einer Aktiengesellschaft verbliebene Eisenbahn Deutschlands (683 Kilometer) steht vor der Frage der Verstaatlichung. Durch die komplizirten Verhältnisse des Unternehmens ist dieselbe so lange verzögert. Nicht alle Strecken der Bahn liegen im Großherzogthum Hessen, ein kleinerer Theil liegt in Preußen; die konzessionsmäßigen Rückkaufsfristen sind verschieden, ein großer Theil der Linie ist schon 1893 für den Staat kauffällig geworden; für den Rest tritt der Rückkaufstermin erst 1898 und 1900 ein. Auch gelten für die Berechnung der Kaufsumme verschiedene Anweisungen: für die hessischen das 200fache des Durchschnittsreinertrages vom letzten Jahrfünft, für die preußischen das 25fache der Durchschnittsdividende. Was unter „Reinertrag" zu verstehen, ist dabei nicht festgelegt und natürlich jetzt ein harter Streitpunkt. Zunächst ist zwischen der preußischen und hessischen Regierung ein Abkommen getroffen worden wegen gemeinschaftlichen Betriebes 2c. Darunter müssen die Aktionäre insofern leiden, als es ihnen bei der hessischen Ludwigs-Bahn nicht so gut geht, wie vor zwei Jahren bei der Verstaatlichung der Thüringer Bahnen, speziell der Weimar-Geraer Bahn, wo die Konkurrenz zwischen der sächsischen und der preußischen Staatsbahnverwaltung — die sächsische kam der preußischen mit einem guten Angebot zuvor — den Preis vertheuerte. Nachdem also endlich die hessische und die preußische Regierung einig geworden, erfolgt sofort mit der Absendung der Offerte an die Verwaltung der Bahn auch ihre offizielle Veröffentlichung im „Reichsanzeiger".

Briefkasten.

C. R. H. Besten Dank; beides kam richtig in unsere Hände. Womit wir uns den Haß jener M.-A. verdient haben sollen, ist uns vollkommen unerfindlich. Aber daß es so kommen würde, wie es in K. gekommen, konnte sich Jeder voraussagen. An Versuchen unsererseits, wie von Seiten anderer Einsichtiger hat es nicht gefehlt, aber schließlich hat doch Niemand die Verpflichtung, über ein gewisses Maaß der Selbstaufopferung hinauszugehen. Die Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins an sich (der Titel thut hier nichts zur Sache) sind so gesunde und erstrebenswerthe, daß gerade auch die M.-A. alle Ursache hätten, sich diesen nicht in so gespreizter Weise, wie es leider so mannigfach geschieht, entgegenzustellen. In der That würden wir ja dem größten Theile derselben bitter Unrecht thun, wenn wir die ganze Korona „über einen Leisten" nehmen wollten; es sind ja fast überall nur vereinzelte, die aber Dank der Kraft ihrer wohlgeübten Lungen in den Versammlungen den Ton angeben und das Wenige, was sie vorzubringen haben, so darstellen, als gäbe es in der ganzen Welt gar nichts Höheres und Schöneres, als sich auf Kosten der Sonderbündelei in Vogelstraußpolitik einzuwiegen. Und doch müßten sie ja wissen, daß das das Ungesündeste überhaupt ist, denn wo kein klarer, offener Ausblick ist und wo man sich nur zusammenschaart, um „unter sich" zu sein, da läßt sich auch zu keinem rechten Ziele kommen. Oder glaubt man wirklich, die Gehaltszulage dadurch etwas eher zu erlangen? U. A. w. g. — **E. E. Rheinland.** Sie schreiben: „Durch die Neuorganisation ist bei Einführung der Personalbogen (an Stelle der bisherigen Personal-Akten) vorgeschrieben worden, in dem Personalbogen eines jeden einzelnen Beamten dessen Besoldungsdienstalter anzugeben. Diese Vorschrift bezweckt doch offenbar nur, dem Beamten Gelegenheit zu geben, ohne viele Umstände von dem vorgesetzten Dienststellen-Vorstand sich das Besoldungsdienstalter angeben zu lassen, um danach beurtheilen zu können, wie sich seine Einkommens-Verhältnisse durch die Neuordnung derselben vom Jahre 1894 gestaltet haben. Da nun Dienststellen-Vorstände, selbst auf dringendes Verlangen unterstellter Beamten sich nicht dazu verstehen, eine derartige Mittheilung zu machen, so wäre es sehr erwünscht, wenn dieselben darüber von maßgebender Stelle mit der nöthigen Anweisung versehen würden." Wir geben dieser Darstellung hier Raum, mit dem Bemerken, daß es nicht begreiflich erscheint, weshalb nach dieser Richtung hin so große Geheimnisse bestehen sollen. Bei den meisten Verwaltungen besteht in dieser Richtung volle Klarheit für jeden Betheiligten. — **„Vom badischen Unterland". „Aus Württemberg". „Vom Rheinland" u. A.** Ihre dem Leipziger Antrage zustimmenden Zuschriften vermögen wir, da sie an sich nichts Neues vorbringen, nicht aufzunehmen, schon aus Rücksicht auf den Raum. In der That hat die Sache u. E. auch gar keine Eile und kann, nachdem die Abgeordneten-Versammlung in legaler Weise über den Antrag des Bezirksvereins Leipzig berathen haben wird, ruhen bis zum Berliner Verbandstag. — **L., Straßburg.** Die nächsten Nummern werden Ausführliches bringen. — Den Telegraphisten wurde im Reichstag besonders noch von Herrn Hammacher beigesprungen, hoffentlich mit Erfolg. Im Uebrigen waren die Ergebnisse der Bittschriften recht mäßige. — **M. in S.** Eine Vergrößerung unseres Blattes hat bereits durch die Einrichtung der Vereinsnachrichten stattgefunden; bei der Menge des vorliegenden Stoffes und der beständigen Ausdehnung des Wirkungskreises werden wir noch weiter dem Bedürfniß abzuhelfen suchen. Hoffentlich finden wir dabei das erforderliche Entgegenkommen aller Betheiligten. — **O. K.** Voraussichtlich in nächster Nummer. — **A. in L.** Verbindlichen Dank. Wir kommen darauf noch zurück.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer liegen bei: 1) ein Prospekt von **A. Kagelmann**, Hauptagentur in **Gotha**, 2) ein solcher von **Voß & Elsner**, Fabrik feiner Wurstwaaren in **Nortorf** in Holstein. Wir machen unsere geehrten Leser auf diese Beilagen ganz besonders aufmerksam.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

A. Brewig's Cigarrenhaus in Homberg a. Rh.

nahe der Holländischen Grenze,
liefert zu Original-Fabrikpreisen Cigarren in allen Preislagen von 30 bis zu 70 Mark pr. Mille **in bis heute unübertroffenen Qualitäten,** von 400 Stück an franko überallhin gegen Nachnahme. Garantie: Zurücknahme. **Lieferant des Bezirks 107.**

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Das schönste
Zimmer-Closet!

Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth, überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!

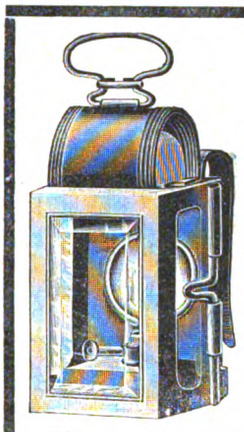
Uebertrifft an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen. — Es kostet:

mit dunklem Phantasiestoff	Mk. 23.50
„ rothbraun. gemust. Wollstoff	„ 24.50
„ rothbraun. od. grün. Plüsch	„ 25.50
„ buntgewebtem Moq. Plüsch	„ 27.50
1 gepolsterte Rück- und Armlehne dazu passend (zum Anstecken)	
in Wollstoff Mk. 10.—, in Plüsch Mk. 12.—	
1 Kiste z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.	

Garantie: Zurücknahme!
Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.

Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Unerreicht billig

empfiehlt in großer Auswahl
= Geraer Herrenstoffe =
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
½ oder ¼ Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Kautionen

ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryssel, Pirna.**

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00–3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabak pro Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh.

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle und direkte Erledigung.**
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

1893er

Garantirt reinen

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Rheinwein.

Nur tausender Pfarrer, Lehrer, Beamte 2c. über seinen **Holländ. Lob Tabak** hat **B. Becker** in **Seesen** a. H. Ein 10 Pfd. Beutel fco. **acht** Mk.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein Rabattverhältniß abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Fabrikation. Export.

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes Versandhaus,
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleischextracte } von Liebig, „ Kemmerich, „ Denayer, „ Koch.
Fleischpeptone }
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin
Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützers u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Borogiycerinlanolin
Brillantine, Dentin
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Iliodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrrea-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodent
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und Cigarretten.

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2 %, auf alle übrigen Artikel 8 % Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten.

Allgemeiner Deutscher Versicherungs-Verein

Generaldirektion **Stuttgart** Uhlandstrasse 5.
Juristische Person. | Gegründet 1875. | Staatsoberaufsicht.
Filialdirektionen in
Berlin SW., Anhaltstr. 14. — **Wien,** I. Graben 16.

Der Verein empfiehlt seine in besonders geeigneter Form eingeführte und für technische Beamte und Angestellte höchwichtige

Unfall-Versicherung

mit Entschädigung bis zu Mk. 50,— täglich oder bis zu Mk. 100,000 im Todes- und Invaliditätsfall; ferner die speciell für die niederen Bediensteten der Verkehrs-Anstalten, wie das **Zugpersonal, Bahn- und Weichenwärter, Bahnhofportier** etc. sich eignende

Sterbekasse,

welche gegen eine mässige Prämie die Auszahlung eines bestimmten Kapitals von 100 — 3000 Mk. für den Todesfall bezweckt.

Die Sterbekasse des Vereins, welche ganz besonders den Verhältnissen der minderbemittelten Klassen, die sich an der eigentlichen Lebens-Versicherung nicht zu beteiligen vermögen, weil sich die Lebens-Versicherungsgesellschaften mit der Versicherung kleiner Kapitalien nicht befassen, Rechnung trägt, zählt zur Zeit ca. 40,000 Mitglieder. Die Reserven betrugen am 1. Januar 1895 Mk. 1343203.

An Dividenden werden in dieser Abtheilung den bezugsberechtigten Mitgliedern seit dem Jahre 1889 jährlich je 20 Prozent gewährt. Am 1. April 1896 bestanden in sämtlichen Abteilungen des Vereins 188809 Versicherungen über 1487433 versicherte Personen.

Prospekte und Versicherungsbedingungen werden von der Direktion oder den Vertretern des Vereins gratis abgegeben.

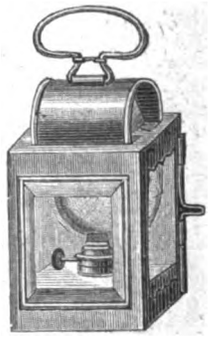
Weltberühmte **Geraer** *Kleiderstoffe*
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mehr-Nickel-Blende versehen. à Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Inhalt: Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71. — Das Eisenbahnunglück bei Hattingen i. W. — Die Betheiligung der Beamten der deutschen Privatbahnen an den Vereinsbestrebungen. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Technisches. — Personalnachrichten. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig. Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Zu Nr. 17. Leipzig, den 23. April 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Blatte untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Zum zehnten Jahres- und Kassenbericht.

Der Jahresbericht zu der am 26. dss. Mts. zu Chemnitz stattfindenden 10. Abgeordneten-Versammlung liegt uns vor. Wie nicht anders zu erwarten gewesen, zeigt auch dieser Bericht wiederum ein im Ganzen recht erfreuliches Bild von der vorjährigen Vereinsthätigkeit, und wir begrüßen ihn noch ganz besonders deswegen, weil wir ihn im Hinblick auf das nunmehr abgeschlossene hinter uns liegende Jahrzehnt als Jubiläumsbericht im besten Sinne des Wortes bezeichnen dürfen.

Zehn Jahre im gewöhnlichen Leben wollen ja an sich nicht viel sagen; eine andere Rolle spielen sie in der Entwickelungsgeschichte einer Vereinigung wie die unsere; hier konnte nur etwas Großes erreicht werden durch das ungestörte Zusammenwirken einer ganzen Reihe von glücklichen Umständen, von denen der allerglücklichste wohl der war, daß von Grund aus ernstes Streben als das Haupterforderniß erkannt wurde, daß ein Vorsitzender an der Spitze stand und noch steht, dem der nöthige Feuereifer, verbunden mit klarem Blick und gutem Geschick, eigen ist, und daß ihm neben den in gleicher Weise mitwirkenden Kollegen ein Organ zur Seite stand, das, eine seiner vornehmsten Aufgaben in der Vereinigung des gesammten Eisenbahn-Beamtenstandes suchend, nach innen wie nach außen bahnbrechend zu wirken vermochte. Wir haben dieser glücklichen Umstände bereits an anderer Stelle gedacht und können uns daher darauf beschränken, an der Hand des Jahresberichtes das Wichtigste aus diesem mitzutheilen.

Der Mitgliederbestand des Vereins wuchs vom 31. Dez. 1894 bis dahin 1895 von 5717 auf 6261, d. i. um 9,5 Proz. Dem Vereine gehören nun die Hälfte der Beamten der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen an, ein Ergebniß, welches erwarten läßt, daß in absehbarer Zeit der größte Theil der Beamtenschaft demselben angehören wird. Neue Ortsgruppen bildeten sich in Meerane, Glashütte, Potschappel, Radebeul, Gera, Wurzen, Franzensbad, Herlasgrün und Hof. Der ganze Verein besteht jetzt aus 5 Bezirksvereinen (unverändert) und 71 Ortsgruppen gegen 39 vor 10 Jahren.

Die Unterstützungskasse des Vereins wuchs im Vorjahre von 55760,43 Mk. auf 63403,87 Mk.; es wurden in demselben Zeitraume aus dieser Kasse in 60 Fällen 3084 Mk. gezahlt. Seit ihrer Errichtung mit dem überwiesenen Fonds von 40000 Mk. im Jahre 1891 sind bereits 11784 Mk. in 278 Sterbefällen Einzelunterstützung und 390 Mk. (davon im letzten Jahre 240 Mk.) laufende Unterstützung an 14 Familien gezahlt worden. Diese Unterstützungen werden gewährt ohne jede besondere Gegenleistung der Mitglieder, und es zeigt sich gerade hierdurch das Wirken des Vereins in schönstem Lichte.

Auch die „Besondere Wittwen- und Waisenkasse", zu der feste Beiträge in vier verschiedenen Klassen zu zahlen sind, erfreut sich in letzter Zeit regeren Zuspruches. Sie erweiterte sich auf 488 Mitglieder mit einem Vermögensbestande von 35263,50 Mk.

Die Einnahmen der Kasse des Landesvereins betrugen im Betriebsjahre 20327,52 Mk. gegen 17826,18 Mk. im Vorjahre. Von dieser Summe wurde wiederum der größere Theil, nämlich 11456,32 Mk. auf indirektem Wege erworben. Diese indirekten Einnahmen setzen sich zusammen, wie folgt:

a.	7290,21 Mk.	aus den wirthschaftlichen Unternehmungen des Landesvereins (1894: 7466,22 Mk.)
b.	1778,08 „	Geschenke, Fecht- und Sammelgelder, Erträgnisse von Veranstaltungen ꝛc. (1894: 313,21 Mk.)
c.	20,40 „	Ueberschuß aus dem Vertriebe von Vereinszeichen (1894: 28,27 Mk.)
d.	1560,70 „	aus dem Vertriebe von Litteralien (1894: 1057,37 Mk.)
e.	117,11 „	aus verwertheten Sammelartikeln, wie Cigarren-Abschnitten, Cigarrenbändern, Staniol (1894: 158,11 Mk.)
f.	689,82 „	aus Feuerversicherungsabschlüssen (1894: 539,35 Mk.)
g.	— „	aus Lebensversicherungsabschlüssen (1894: 10.00 Mk.
Sa.	11456,32 Mk.	(1894: 9573,13 Mk.)

Außerdem haben unmittelbare Zuwendungen erhalten:

die allgemeine Unterstützungskasse	387,48 Mk.,
die besondere Wittwen- und Waisenkasse	515,73 „

Mit diesen Zuwendungen erreichen die indirekten Einnahmen 1895 die Höhe von 12359,53 Mk. (1894: 10413,07 Mk.). Gegen das Vorjahr haben diese mithin erfreulicherweise sich vermehrt. Eine Zunahme ist zu verzeichnen bei den Positionen b., d. und f. Die Abnahme bei a. ist hauptsächlich auf die Mindererträge des Vereins-Cigarrenbezuges zurückzuführen, dessen Neuorganisation der Hauptvorstand im Verein mit den Bezirksvorständen sich angelegen sein lassen wird.

Ortsgruppen mit den besten Leistungen waren Borsdorf, Ehrenfriedersdorf, Königstein, Klingenthal, Gößnitz, Plauen i. V., Alt- und Neugersdorf, Schönheide, Mittweida, Altenburg, Weida, Crimmitschau, Wüstenbrand.

Allen Ortsgruppen weit voran stehen, wie im Vorjahre, die Ortsgruppen Borsdorf und Ehrenfriedersdorf. Dann folgt diesmal erfreulicherweise eine Ortsgruppe des Bezirksvereins Dresden (Königstein), alsdann wie gewohnt die Ortsgruppen Klingenthal und Plauen i. V. und die erst seit 1893 bestehende Ortsgruppe Gößnitz.

Von allen Bezirksvereinen steht der Bezirksverein Chemnitz auch dieses Mal noch an erster Stelle mit durchschnittlich 2 Mk. auf ein Mitglied (1894: 2,25 Mk.). Der Gesammtdurchschnitt der freiwilligen Leistungen der Ortsgruppen auf ein Mitglied ist 1895 1,61 Mk. (1894: 1,53 Mk.). Ueber die Entstehung der indirekten Einnahmen, deren Anregung und lebhafte Förderung ein Hauptverdienst des Vereinsvorsitzenden und Gründers des Vereins genannt werden darf, führt der Bericht aus:

„Sehr bald nach Eröffnung der Vereinsthätigkeit zeigte sich, daß die geringen regelmäßigen Beiträge, in die sich 4 Kassen theilen (Kasse des Landesvereins, Bezirkskassen, Bezirks-Unterstützungskassen, Ortsgruppenkassen), zur Erfüllung der umfassenden Aufgaben unzulänglich seien.

Es entstand hieraus das Bemühen, der Kasse des Landesvereins für die von ihm ins Leben zu rufenden und zu erhaltenden Wohlfahrtseinrichtungen über die geringen direkten, noch regelmäßige indirekte Einnahmen zu verschaffen.

Begegnete anfänglich die Durchführbarkeit dieser Idee auf vielen Seiten erheblichen Zweifeln und in Folge dessen nur geringem Interesse, so bewiesen mehrere weitblickende und einsichtsvolle Ortsgruppen und ihre für das große Ganze selbstlos und unermüdlich thätigen Leiter sehr bald, was sich auf diesem Wege bei ernstem Wollen und frischem Answerkgehen erreichen ließ. (Daß die Geburtsstätte des Vereins, die Ortsgruppe Chemnitz, hierin ebenfalls nicht zurücksteht, muß bei ihrer Stellung zum Vereine und vom Standpunkte des Hauptvorstandes als selbstverständlich gelten.) Hat das Ergebniß dieser Thätigkeit schließlich die Erwartungen weit übertroffen, und haben es sich nach und nach die meisten Ortsgruppen mit Ernst und Eifer angelegen sein lassen, dem gegebenen Beispiele zu folgen, so haben dieses Verdienst hieran in erster Linie die genannten Ortsgruppen. Nur ihrem bahnbrechenden, das Vertrauen in die eigene schöpferische Kraft mächtig stärkenden und zu ihrer Bethätigung aneifernden Voranschreiten ist der Erfolg zu danken.

Wie bedeutend letzterer ist, das sagen die folgenden Zahlen. Auf indirekte Weise flossen der Kasse des Landesvereins von 1886 bis 1895 zu:

77209,51 Mk. und zwar:

a.	47647,30 Mk.	aus wirthschaftlichen Einrichtungen, insbesondere denen des Landesvereins;
b.	14429,89 „	Geschenke, Fecht- und Sammelgelder, Erträgnisse von Veranstaltungen ꝛc.;
c.	8938,27 „	aus dem Vertriebe von Litteralien;
d.	1127,14 „	Erlös aus verwertheten Sammelartikeln (Cigarrenabschnitte, Cigarrenbänder, Staniol ꝛc.);

Digitized by Google

e. 183,40 Mk. Ueberschuß aus dem Vertriebe von Vereinszeichen;
f. 2414,29 „ aus Feuerversicherungsabschlüssen;
g. 132,50 „ „ Lebensversicherungsabschlüssen;
h. 2336,72 „ unmittelbare Zuwendungen an die allgemeine Unterstützungskasse und die besondere Wittwen- und Waisenkasse.

77209,51 Mk.

Dieser Summe stehen im gleichen Zeitraume nur 47363 Mk. direkte Einnahmen gegenüber.

Ohne Zinsen und zufällige Einnahmen flossen der Kasse des Hauptvorstandes insgesammt mithin 124573,26 Mk. zu, wovon 38 Proz. auf direkte, 62 Proz. aber auf indirekte Einnahmen kommen.

Von den indirekt erworbenen Mitteln lassen sich 63168,46 Mk. auf die Ortsgruppen vertheilen.

Die bedeutendsten Leistungen im Verhältniß zur Mitgliederzahl weisen nach die Ortsgruppen Klingenthal mit 44,30 Mk., Ehrenfriedersdorf mit 36,18 Mk., Borsdorf mit 34,74 Mk., Plauen i. V. mit 32,02 Mk., Chemnitz mit 25,92 Mk., Altenburg mit 25,26 Mk., Mittweida mit 24,26 Mk. und Narsdorf mit 22 Mk. auf ein Mitglied. Dabei muß berücksichtigt werden, daß die Ortsgruppen Borsdorf und Ehrenfriedersdorf diese Summen bereits nach 5 und 7 Jahren erreichten, denn sie sind erst 1891 und 1889 errichtet worden.

Welche Summe von mühseliger Arbeit und selbstloser Hingabe, aber auch von Schaffensfreude und Kraft spricht aus diesen Zahlen! Darum Dank, tausend Dank Allen, die zu diesem schönen Erfolge, sei es auch durch das kleinste Scherflein, beigetragen haben!

„Wenn es möglich gewesen ist," so sagt treffend der Bericht, „die allgemeine Unterstützungskasse, die heute über ein Vermögen von 63403,87 Mk. verfügt, beim Inslebentreten mit einem unantastbaren Stammkapitale von 40000 Mk. auszustatten, so ist das nur den indirekten Einnahmen zu danken. Und wenn weiterhin an Kranken-Unterstützungen, Stipendienfonds, Töchterheime, Genesungsstätten u. s. w. gedacht werden sollte, so ist auch das nur möglich, wenn die indirekten Einnahmen nicht bloß in bisheriger Höhe, sondern noch reichlicher als seither fließen, denn die geringen direkten Einnahmen reichen nach Bestreitung der anderen unumgänglichen Ausgaben des Landesvereins allein nicht einmal zur Erhaltung der allgemeinen Unterstützungskasse aus. Bei nur ein wenig Gemeinsinn und thatkräftigem Aufraffen ist das auch keineswegs schwer, denn die Hauptquelle für die indirekten Einnahmen bilden Einrichtungen, deren Benutzung den Mitgliedern noch erheblichen Vortheil bringt und kein Opfer auferlegt, als das einer zweckbewußten Mitwirkung zum Besten der Gesammtheit, des Standes, also die Bethätigung eines Korpsgeistes von keineswegs rein idealer Art!

Ist das ein unbescheidenes Verlangen?

Wohl kaum! ist es in diesen zehn Jahren doch in mannigfaltiger Weise bewiesen worden, was Gemeinsinn und vereinte Kräfte vermögen. Und wir müssen rüstig weiter schaffen, denn wir sind noch lange nicht am Ziele, das bisher Erreichte hat uns lediglich den Weg geebnet, den Muth gestählt und gezeigt, was bei ernstem Erfassen übernommener Aufgaben für die Ehre und das Wohl eines Berufsstandes durch vernünftige Selbsthilfe geschaffen werden kann. Wir erstreben die Hebung des Standes auch nicht ausschließlich durch humanitäre Einrichtungen, sondern auch auf geistigem und idealem Gebiete, wofür mit der Zeit ebenfalls ausgiebige Mittel nöthig sind. Rühren wir also auch weiterhin fleißig Kopf und Hände!" (Fortsetzung folgt.)

Ortsgruppe Dresden.

Der am Freitag, den 10. dss. Abends im Saale des Tivoli als Schlußvergnügen des Winterhalbjahres abgehaltene Familienabend des Vereins der Beamten der Sächsischen Staatsbahnen, Bezirk Dresden, verlief für die Betheiligten, unter denen sich auch Besuch österreichischer Kollegen aus Bodenbach befand, in angenehmster Weise. Das Konzert-Programm, welches Gesangs-Solovorträge der Frau Funger, Männerchöre des Gesangvereins der Staats-Eisenbahn-Beamten in Dresden und Vorträge der Kapelle des 1. Leib-Grenadierregiments Nr. 100 verzeichnete, war sorgsam ausgewählt, und das Dargebotene wurde so vorzüglich zu Gehör gebracht, daß allseitig lautester Beifall und Anerkennung zu vernehmen waren. Der Gesangverein, unter der sachkundigen und unermüdlichen Leitung des Liedermeisters Herrn Funger, bestrebt sich, auch hohen Anforderungen gerecht zu werden, wie die Vorträge der z. Th. recht schwierigen Chöre von Neuem bewies. Von den von Frau Funger gesungenen Liedern für Sopran wurde besonders dem „Geburtstagslied" von Sachs lebhaftester Beifall gezollt. Auch die Kapelle that ihr Bestes. Den Vortragenden wurde für die trefflichen Darbietungen der besondere Dank der Versammlung durch den Vereinsvorsitzenden Herrn Eisenbahnsekretär Friedrich ausgesprochen. Er gab damit allseitig empfundenen Gefühlen Ausdruck. Nach Schluß des Konzertes widmeten sich die zahlreich in lieblichen Gestalten erschienenen Vertreterinnen der holden Weiblichkeit und die wie im Dienste ebenso auch im Tanzen tüchtigen Eisenbahnjünger eifrigst den Ballfreuden. Erst die Morgenstunden brachten die Letzten nach Hause.

Ortsgruppe Olbernhau.

Am 28. März hielt unsere Ortsgruppe im Vereinslokal „Bahnhofsrestaurant" ihre diesjährige Hauptversammlung ab. Zunächst begrüßte der Obmann, Herr Stat.-Assist. Seifert, die vollzählig erschienenen Mitglieder und erstattete den Jahresbericht. Der vom Vereinskassirer, Herrn Bahnmeister Neubert, vorgetragene Kassenbericht wurde einstimmig richtig gesprochen. Alsdann erfolgte die Neuwahl der Ortsgruppenleitung, die sich nach der Abstimmung aus den nachgenannten Herren zusammensetzte:

Obmann: Stations-Assistent Seifert,
Stellvertr.: „ „ Sichling,
Kassirer: „ „ Weiß,
Schriftführer: Exped.-Hilfsarb. Kleindt.

Nach Schluß der Versammlung wurde anläßlich der Versetzung von vier Vereinsmitgliedern eine Abschiedsfeier veranstaltet.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover. Eingesandt.*)

„Was du nicht willst, das man dir thu',
Das füg' auch keinem Andern zu."

Seit nunmehr vier Wochen geht ein Federkrieg durch unsere Verbandszeitung, der wahrlich unser Ansehen nach außen hin nicht hebt. Und wenn ich in der letzten Nummer des Organs gar schon sehe, wie mit den Artikeln des St.-G.-B.'s gedroht wird, dann beklage ich mich selber tief und hoffe und erwarte bestimmt, fordere vielmehr unseren Bezirks-Vorstand auf, hier Wandel zu schaffen. Sind Ausdrücke wie „thörichte Hirngespinste" „Hegemoniegelüste" und dazu noch der „kollegialische Ton" wirklich hier am Platze?

Ich streite nicht mit um den Namen, da ich glaube, daß sich eine Aenderung mit der Zeit aus den Verhältnissen selbst ergeben wird; wozu nun, Ihr lieben sächsischen Kollegen, so drängen? Kommt Zeit, kommt Rath!

Aber auch Ihnen, meine Herren in Hannover, rathe ich als gewöhnliches Vereinsmitglied, gleichfalls etwas zurückhaltender zu sein. Vor gar nicht langer Zeit mußte ich bei dem Besuche meiner Angehörigen in Sachsen die Worte eines unserer Vertreter auf dem Verbandstage in Karlsruhe hören: „Großmachtstellung des kaum vor Jahresfrist entstandenen Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins" und „täuschen Sie sich nicht, meine Herren, Ihre Mitglieder kommen doch zu uns!" Ich weiß nicht, was ich dazu sagen soll und möchte nur diesen Worten die oben abfällig beurtheilten Ausdrücke hinzulegen.

Wir haben uns dem Verbande angeschlossen und werde ich, der ich mich nie an die Spitze gedrängt habe, für den Fall, daß ein Antrag für den Austritt gestellt werden sollte, nun dafür agitiren, daß der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein im Verbande bleibt. Die Ursachen des Streites scheinen hier aber tiefer zu liegen.

Ich bitte, ja, auf Grund der übernommenen Pflichten, fordere ich den Berliner Bezirks-Vorstand auf, hier eingehende Ermittelungen anzustellen, und nun endlich einmal auch unseren Willen durchzudrücken. Sind wir denn nur als „Stimmvieh" da? Hoffentlich läßt sich unser Bezirks-Vorstand genauer darüber aus.

Und nun Sie, verehrter Herr Redakteur, bitte ich, dieses mein erstes in Ihrer Zeitung erscheinendes Wort aufzunehmen und diese unerquickliche Streiterei endlich einmal abzubrechen. Dieses ist weder etwas Unterhaltendes, noch Belehrendes. Hoffentlich zeigen sich die Vertreter bei unsrer Generalversammlung etwas muthiger, damit auch nun endlich einmal in den unerquicklichen Verhältnissen in unserer eigenen Angelegenheit das letzte Wort gesprochen wird. X., Stationsvorst., Bezirk Berlin.

*) Es liegen uns noch eine Reihe Einsendungen vor, die sich in der Hauptsache in ähnlichem Sinne wie die vorliegende aussprechen. Wir werden aber in dieser Angelegenheit nur noch Vereinsbeschlüssen Raum geben. Die Schriftl.

Ortsbezirk Berlin.

Am Freitag, den 17. d. Mts., fand der langersehnte Vortrag des Herrn Regierungsrath Behrendt über „Die Rechte und Pflichten der Bahnpolizei-Beamten" statt. In 1¼stündiger formvollendeter Rede legte der Herr Vortragende die Bezug habenden Gesetzesparagraphen, sowie die Bestimmungen der Betriebs- und Verkehrs-Ordnung aus, erläuterte dieselben durch Beispiele aus der Praxis und erntete hierfür ungetheilten

Digitized by Google

Beifall und herzlichen Dank. Der Vortrag ist aufgenommen worden und wird demnächst veröffentlicht werden. Als Gäste waren erschienen Herr Oberbaurath Dr. zur Nieden, die Herren Regierungsräthe Dr. Rößler, Haaßengier, Schwartz, Böttcher u. A. m. Die Betheiligung war eine rege. —r.—

5. Bezirk (Halberstadt).

Am 19. dss. hielt der Vereinsvorsitzende in Wernigerode einen Vortrag über Zweck und Ziele des Vereins und der Ortsvereine. Fast alle Kollegen waren erschienen und von dem Vortrage beseelt und für die Sache gewonnen, sodaß zahlreicher Beitritt in Erwartung steht. Bis zum letzten Zuge blieben Alle in fröhlichster Stimmung beisammen. Den lieben Freunden nochmals besten Dank!

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

General-Versammlung am Sonntag, den 10. Mai 1896 zu Hannover.

Lokal: Großer Konferenzsaal der K. Eisenbahn-Direktion im östlichen Flügel des Empfangsgebäudes.

Beginn: Nachmittags 3 Uhr, präzise.

Tages-Ordnung.

1. Eröffnung der Generalversammlung:
   a) Bureaubildung: Ernennung eines Protokollführers und zweier Beisitzer;
   b) Verlesung des Protokolls der vor. Generalversammlung.
   } § 16, 6 und 12 der R.-H.-Abth.
2. Geschäftsbericht und Jahresrechnung pro 1895.
   a) Mittheilungen der Vereinsverwaltung;
   b) Bericht der Rechnungsprüfungs-Kommission;
   c) Desgleichen der Untersuchungs-Kommission;
   d) Event. Entlastung der Vereinsverwaltung;
   e) Voranschlag zum Haushaltsplan für 1896;
   } § 16, 8 R.-H.-Abth.
   f) Abrechnung und Bilanz der Spar- und Darlehnskasse (§ 19 der Satzungen).
3. Wahl für die ausscheidenden Mitglieder der Vereinsverwaltung und deren Stellvertreter: Schirmer und Fleckner, Seelemeyer und Bührig. } § 8, 2—7 R.-H.-Abth.
4. Wahl der Rechnungsprüfungs-Kommission (§ 12, Abs. 1—4 und 8 R.-H.-Abth.).
5. Mittheilungen der Vereinsverwaltung über: Rabattangelegenheiten, Spar- und Darlehnskasse, Kautionsbestellung, Sterbekasse u. Pensionszuschußkasse.
6. Berathung über verschiedene Anträge (§ 16, 4 und 5 R.-H.-Abth.).
7. Verschiedenes, Anfragen, Wünsche 2c.
8. Schluß.

Hannover, den 17. April 1896. **Die Vereinsverwaltung.**
Ch. Schirmer, Direktor.

---

1. An **Rechtshilfsgeldern** sind neuerdings gezahlt worden: Für T. in S. Mk. 82,10. — Für J. in S. Mk. 50,00. — Für Z. in W. Mk. 20,00. — Für G. in H. Mk. 58,50. — Für V. in B. Mk. 40,00. — Für L. in S. Mk. 108,24. — Für T. in W. Mk. 130,04. — Für H. in B. Mk. 100,00. — Für S. in S. Mk. 300,00.

2. Folgende **Interessenvertretungsfälle** haben in letzterer Zeit Begutachtung erfahren: L. in H. betr. Pensionsansprüche in Verbindung mit seiner früheren Privatbahndienststellung. J. in P. betr. Anrechnung der Militärdienstzeit bei Beurlaubungen. S. in M. betr. Anstellung und Gehaltsverhältnisse. W. in S. betr. Pensionirung mit Rücksicht auf eine Verletzung im Dienst. S. in G. betr. Zurückdatirung seiner Anstellung hinsichtlich seiner Anwärterdienstleistung. H. in M. betr. Klarstellung seiner Gehaltsverhältnisse. M. in A. betr. Desgl. G. in M. betr. Differenzen mit einem in derselben Dienstwohnung befindlichen Bediensteten. M. in C. betr. Examen zum Betriebswerkmeister. H. in M. betr. Remuneration für ein Nebenamt. W. in R. betr. Differenzen wegen gelieferter Sachen. M. in W. betr. Aufklärung über seine Besoldungsverhältnisse. P. in M. betr. Auskunft über Versetzungsbestimmungen. M. in K. betr. Auskunft über Eintheilung der Dienstzeit und über Gehaltsverhältnisse. K. in A. betr. Vertretung bei Beurlaubung. S. in W. betr. Dienst- und Gehaltsverhältnisse. W. in G. betr. Wohnungsmiethś-Angelegenheiten. W. in L. betr. Anrechnung der Dienstzeit bei Pensionirung mit Rücksicht auf eine erlittene Disziplinarstrafe mit Amtsentsetzung. K. in M. betr. Kostenersatz bei Behandlung durch einen Privatarzt. T. in M. betr. Pensionirung in Ansehung der Unfallpension 2c. E. in W. betr. Frachtvertrag im Expeditionsverfahren. S. in F. betr. Anrechnung seiner Militärdienstzeit bei Pensionirung. P. in L. betr. Beförderung zum Subalternbeamten aus der Stellung als Unterbeamter. K. in V. betr. Verletzung im Dienst; weiteres Verfahren in solchem Falle. G. in W. betr. Gehaltsprüfung in Anbetracht seiner früheren Stellung als Privatbeamter. E. in W. betr. Prüfung seiner Besoldung. K. in N. betr. Anstellung aus der Klasse der Hilfsbeamten. S. in W. betr. Klarstellung seiner Gehaltsverhältnisse.

An Unterstützungen wurden in letzterer Zeit gewährt: An E. in H. 40 Mk., an C. in B. 50 Mk., an S. in H. 30 Mk., an Ww. B. in H. 35 Mk., an Ww. B. in B. 50 Mk., an Ww. D. in D. 40 Mk., an Ww. De. in T. 40 Mk.

An **Darlehen** wurden seit 1. Januar 1896 bis jetzt beantragt: Von K. in B. 60 Mk., T. in B. 400 Mk., J. in B. 1200 Mk., L. in T. 600 Mk., O. in D. 100 Mk., G. in B. 500 Mk., N. in B. 300 Mk., N. in S. 600 Mk., E. in B. 600 Mk., Dr. in H. 100 Mk., K. in B. 30 Mk., T. in L. 500 Mk., T. in B. 1500 Mk., J. in S. 100 Mk., T. in N. 300 Mk., D. in H. 100 Mk., K. in B. 400 Mk., C. in B. 200 Mk., Bo. in C. 400 Mk., T. in S. 80 Mk., L. in L. 100 Mk., J. in M. 100 Mk., O. in S. 500 bis 600 Mk., L. in F. 150 Mk., J. in L. 400 Mk., C. in S. 500 Mk., L. in G. 100 Mk., E. in F. 300 Mk., T. in N. 300 Mk., L. in M. 75 Mk., C. in T. 150 Mk., L. in D. 150 Mk., H. in E. 150 Mk., H. in K. 300 Mk., T. in S. 200 Mk., K. in B. 100 Mk., J. in B. 500 Mk., T. in B. 1500 Mk., J. in G. 500 Mk., W. in R. 200 Mk., O. in J. 200 Mk., L. in F. 300 Mk. und L. in S. 200 Mk. Zusammen 43 Anträge, wovon 21 Anträge genehmigt wurden.

Betr. Einsendung der Beiträge.

An die Herren S. in B., S. in M., M. in H. und M. in R. Ihre Beitragssendungen für das II. Vierteljahr 1896 gingen hier ein. Mit dieser, sowohl satzungsgemäßen als korrekten Erledigung der Geldfragen erleichtern Sie uns die Geschäftsführung wesentlich. Wir danken Ihnen. — Beitretende zur Interessenvertretung zahlen kein Eintrittsgeld, nur 25 Pfg. für die Satzungen und Mitgliedskarten neben dem Beitrage von 50 Pfg. vierteljährlich.

Für Herrn K. in B.: Die für die Verbandsmitgliedskarten aufkommenden Gelder (à 10 Pfg.) verbleiben der Ortskasse.

Für Herrn A. in J.: Weshalb die Anfrage? In unserem letzten Schreiben sagten wir doch, daß die Beiträge für die Quartale I u. II lfd. Jahres längst fällig sind.

Hannover, den 18. April 1896. **Die Vereins-Verwaltung.**
Ch. Schirmer, Direktor.

Ortsbezirk Berlin.

1. Am Donnerstag, den 30. April cr., Abends 8½ Uhr findet in den „Viktoria-Sälen", Leipzigerstr. 134, der **letzte Winter-Vortrag** statt. Thema: **„Welche Pflichten hat der Eisenbahnbeamte zu erfüllen, um sich die im Interesse der Sicherheit des Verkehrs nothwendige Leistungsfähigkeit zu erhalten?"** Referent: Herr Sanitätsrath Dr. Brähmer. — Die Mitglieder erhalten nach A. V. 577/95 freie Fahrt. — Der Herr Sanitätsrath Dr. Brähmer ist als Eisenbahn-Hygieniker berühmt und bitten wir, den Vortrag durch recht zahlreiches Erscheinen zu belohnen.

2. Die Fahrt nach Clausdorf kann am 10. Mai cr. nicht stattfinden, sondern wird auf 8 Tage verschoben, da am fraglichen Tage die General-Versammlung in Hannover stattfindet.

Die General-Versammlung in Hannover erfordert eine rege Betheiligung seitens der hiesigen Mitglieder und bitten wir dringend, sich uns anzuschließen. **Der Bezirksvorstand.**
Scharr, Vorsitzender.

Die T. Trautwein'sche Pianoforte-Fabrik in Berlin, Leipzigerstraße 119/20, hatte uns ein Inserat mit Kliché zur Aufnahme in unser Lieferantenbuch zugefertigt, welches für die Form desselben zu groß war, und haben wir daher das Inserat unserem Lieferantenbuche auf Seite 83 nach dem Verhältniß desselben eingefügt. Die Firma hält nun das Inserat als für ihre Zwecke nicht geeignet und verweigert, trotz wiederholter Aufforderung, die Zahlung der Insertionskosten. Wir sehen uns daher veranlaßt, dieses Inserat in unserem Lieferantenbuche zu streichen und bitten die geehrten Mitglieder und Kollegen, bei eintretendem Bedarf die Handlungsweise der bezeichneten Firma tn Betracht zu ziehen. **Der Bezirksvorstand.**
Scharr. Bethke.

Ortsverein Braunschweig.

Die **Jahres-Hauptversammlung** findet nicht, wie bekannt gegeben, am 10. Mai, sondern bereits am **3. Mai** cr., Abends 7 Uhr im Hotel „Preußischer Hof" statt. Die Herren Mitglieder werden ersucht, sich recht zahlreich zu betheiligen. **Der Vorstand.**

Am Sonnabend, den 9. Mai cr., Abends 8 Uhr, findet im Saale des Hotels „Preußischer Hof" ein **Commers** zur Feier des Geburtstages des Regenten, Sr. Kgl. Hoheit des Prinzen Albrecht von Preußen statt. Alle Herren Eisenbahn-Beamten werden hierzu höflichst eingeladen. **Der Vorstand.**

Bezirk 86. Ortsverein Northeim i. H.

Die nächste **Vierteljahrsversammlung** findet am Sonntag, den 17. Mai c., Nachmittags 3 Uhr im „Hotel zum Stern" hierselbst statt.

Tagesordnung: 1. Vierteljahrsbericht. 2. Mittheilungen aus der General-Versammlung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins Hannover. 3. Aufnahme neuer Mitglieder. 4. Verschiedenes.

Northeim, den 15. April 1896. **Der Vorstand.**
Köneke. Engelhardt.

Bezirks-Verein 53a (Straßburg i. Elsaß).

Die geehrten Herren Vereinsmitglieder lade ich hierdurch zu der am 1. Mai d. J. in unserem Vereinslokale „Walhalla" stattfindenden **Monatsversammlung** ein. — Tagesordnung: 1. Landes-

Digitized by Google

vereinssache. 2. Berathung und Vorschläge über zweckmäßige Gestaltung des Vereins-Organs. 3. Geschäftliches. Anfang 8½ Uhr.

Der Vorsitzende. Hörner.

An alle Eisenbahnbeamten in Magdeburg und Umgegend.

Ein ernstes Wort in ernster Zeit.

In der heutigen schweren Zeit der sozialen Kämpfe sehen wir in Gesetzgebung, in Verordnungen, in freiwilligen Veranstaltungen, in der persönlichen Initiative Sr. Majestät des Kaisers das Bestreben, die sozialen Gegensätze möglichst zu beseitigen, mindestens jedoch abzuschwächen. Wiederholt hat der Kaiser alle ordnungsliebenden Elemente aufgefordert, ihm bei seinem Werke der Förderung des Friedens auch im Innern, der Ebnung der Wogen des Klassenkampfes treu zur Seite zu stehen. Auch der kaiserliche Erlaß vom 18. Januar d. J. hebt ganz besonders hervor:

„Wie Wir selbst von Neuem geloben, dem Vorbilde Unsres in Gott ruhenden Herrn Großvaters in treuer Pflichterfüllung nachzueifern, so richten wir an alle Glieder des Volkes Unsre kaiserliche Aufforderung, unter Hintansetzung trennender Parteiinteressen mit Uns und Unseren hohen Verbündeten die Wohlfahrt des Reiches im Auge zu behalten, mit deutscher Treue sich in den Dienst des Ganzen zu stellen, um so in gemeinsamer Arbeit die Größe und das Glück des geliebten Vaterlandes zu fördern."

Sicher haben Jedem von uns diese Worte, wie sie aus einem großen, edlen Herzen kommen, auch zum Herzen gesprochen. Aber lassen wir es nicht bei den Worten und Gefühlen; übertragen wir die kaiserliche Verordnung in die Praxis. Halten wir einmal Umschau im eigenen Hause und fragen wir uns, die Hand auf dem Herzen: „Handeln wir Alle nach des Kaisers Wort mit Hintansetzung unsrer besonderen Interessen?"

Betrachten wir einmal das Leben und Treiben der Eisenbahnbeamten in Magdeburg. Da haben wir einen Verein der Staatsbahn-Civilsupernumerare, einen Verein ehemaliger Gesellschaftsbeamten, einen Verein ehemaliger Militäranwärter, einen Verein der mittleren Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes, einen norddeutschen Verein und einen süddeutschen Verein der Lokomotivführer, einen Verein der Bahnmeister, einen Verein der Telegraphisten, einen Verein der Fahrbeamten, einen Verein der Weichensteller. Alle diese Vereine schließen nur eine ganz bestimmte Klasse von Eisenbahnbeamten in sich, suchen die Interessen nur dieser einen Klasse zu wahren und zu fördern. Das völlige Abschließen der einzelnen Klassen in sich ist aber nicht „mit deutscher Treue sich in den Dienst des Ganzen stellen", dient nicht der Hebung des Standes, birgt aber wohl die Gefahr der Ueberhebung der einzelnen Klasse in sich. Mag zugestanden werden, daß alle diese Vereine in bestimmten Grenzen ihre Berechtigung haben; vergessen wir aber darüber nicht den Hinblick auf das Ganze. Der Eisenbahndienst, den wir doch zu unserer Lebensaufgabe gemacht haben, ist nun einmal nicht ein Nebeneinanderruhen einzelner Klassen, sondern einem Uhrwerke vergleichbar, bei dem ein Rad mit größter Genauigkeit in das andere greifen muß, wenn nicht das ganze Werk still stehen soll. Es nützt deshalb nichts, das eine oder das andere Rad zu putzen, zu pflegen, oder vor Gefahr zu schützen. Dem Ganzen muß unsre Sorgfalt gewidmet sein, dem großen wie dem kleinen Rade, wenn das Werk gedeihen soll. Bei dem völligen Absondern der einzelnen Beamtenklassen ist es aber kaum anders möglich, als daß sich gewisse Schärfen den andern Klassen gegenüber herausbilden, die nur zur Schädigung, nicht aber zum Gedeihen des Gesammtorganismus beitragen. Fragen wir deshalb bei Prüfung aller Einrichtungen nicht nur: Was habe ich davon für Vortheile? sondern auch: Was kann ich da für Segen stiften? Möchten alle, sei es an Gaben des Geistes, sei es in materieller Beziehung, sei es an Amtsgewalt Bessergestellten sich da unbeschadet ihrer sonstigen Anschauungen und Bestrebungen auch an der Arbeit betheiligen, bei der es gilt, den Schwächeren zu stützen, ihm zu helfen, ihn auf dem rechten Wege zu erhalten. Das ist in gutem Sinne, das ist im Sinne des kaiserlichen Erlasses gehandelt.

In dieser Richtung suchen zu wirken: der Eisenbahnbeamten-Konsum-Verein, der Spar- und Vorschuß-Verein, die Medizinkasse, das Komitee für die Weihnachtsbescheerung der Eisenbahnbeamten-Wittwen und -Waisen, und der Deutsche Eisenbahnbeamten-Verein, die alle Beamtenklassen in sich aufnehmen.

Der Deutsche Eisenbahnbeamten-Verein namentlich hat es sich zur Aufgabe gemacht, im Sinne des kaiserlichen Erlasses zu wirken, nach seinen Satzungen den Sinn für Pflichttreue und Patriotismus zu pflegen. Unter seinen 7500 Mitgliedern sind alle Eisenbahnbeamtenklassen vertreten, vom Direktionspräsidenten bis zum Bahnwärter. Mit den Brudervereinen in Sachsen, Hessen, Baden, Württemberg und Oesterreich bildet er den Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine. Wie bei den übrigen Verbandsvereinen die leitenden Staatsmänner für die Landesvereine, so hat auch Se. Excellenz der Herr Minister Thielen wiederholt sein Wohlwollen für den Deutschen Eisenbahnbeamten-Verein ausgesprochen. („So wünsche ich denn dem Vereine weiteres Blühen, Wachsen und Gedeihen jetzt und für alle Zeiten!") Auch der Herr Präsident der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg hat erklärt: er wünsche, daß die Bestrebungen, welche der Deutsche Eisenbahnbeamten-Verein verfolgt, den gewünschten Erfolg haben mögen; er werde die Entwickelung des Vereins stets mit dem größten Interesse verfolgen und soweit es ihm möglich, auch unterstützen.

Dieses hohe Vertrauen berechtigt uns wohl zu der Annahme, daß wir auf dem rechten Wege wandeln, und so glauben wir denn, uns an die patriotisch gesinnten, also an alle Herren Eisenbahnbeamten, namentlich auch an die Herren Bureaubeamten, mit der freundlichen Einladung wenden zu sollen, unter Hintansetzung aller Sonderinteressen Mann für Mann, ohne Ausnahme sich uns anzuschließen zu gemeinsamer Arbeit im Sinne des kaiserlichen Erlasses uns und unserm Stande zum Wohle, dem Vaterlande zum Heile und unserm königlichen Herrn zur Ehre.

Mit Gott für Kaiser und Reich!

Der Bezirks-Vorstand (30) des Deutschen Eisenbahnbeamten-Vereins.

Carl Ed. Schmidt, Stations-Assistent, Vorsitzender.
Frigge, Stat.-Vorst., stellvertr. Vors. Döbel, Telegraphist, Schriftf.
Grams, Werkführer, Schatzmeister.
Asbach, Lokomotivführer. Baumgarten, Bahnmstr.-Diät.
Damm, Stat.-Verw. Daul, Rangirmstr. Dinkelmann, Telegr.
Georgi, Zugf. Göring, Stat.-Assist. Helmke, Stat.-Assist.
Hoppe, Eisenb.-Sekretär. Jentzsch, Stat.-Assist. Lesse, Lademstr.
Meinecke, Bremser. Sabatzky, Betr.-Sekr. Schüler, Bahnw.
Wagenführ II, Weichensteller.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Chemnitz.

Wir bringen ergebenst zur Kenntniß, daß sich der Vorstand des Bezirks Chemnitz infolge der zur Bezirks-Hauptversammlung am 15. März cr., bezw. in der Vorstandssitzung vom 31. März cr. vorgenommenen Neu- bezw. Ergänzungswahlen für das Jahr 1896 zusammensetzt aus den Herren:

Betriebs-Sekretär Kreyßig bei der Masch.-Hauptverwaltung Chemnitz als Vorsitzender,
Betriebs-Sekretär Pönitz bei der Oberbaumaterialienverw. „ als Stellvertreter,
Stations-Assistent Schneider bei der Güterexpedition Chemnitz als Kassirer,
Stations-Assistent Böhme bei der Güterexpedition Chemnitz als Stellvertreter,
Betriebs-Sekretär Münzel bei der Masch.-Hauptverwaltung Chemnitz als Schriftführer,
Bureau-Assistent Loetsch bei der Lokomotivrepar.-Werkst. „ als Stellvertreter,
Stations-Assistent Schuritz bei der Stationsverwaltung „ als Bibliothekar,
Billeteur Naumann bei der Stationsverwaltung Chemnitz als Stellvertreter,

Stat.-Assistent Bach bei der Güterexpedition Chemnitz
Lokomotivführer Gerth bei der Heizhausverw. „
Schirrmeister Kreß bei der Stationsverwaltung „
Werkführer Läsker bei der Wagenrepar.-Werkst. „
Stat.-Assist. Müller bei der Güterexpedition „
Bahnmeister Schöne bei der Bauinspektion I „
Oberschaffner Uhlig bei der Stationsverw. „
Stat.-Assistent Zacharias bei der Eilgutverw. „
} als Ausschußmitglieder.

Ferner wurden gewählt die Herren:

Bureau-Assistent Gläser bei der Werkst.-Rechn.-Expedition Chemnitz
Stations-Assistent Schlegel bei der Eilgutexpedition Chemnitz
„ „ Seidel „ „ Güterexpedition „
als Rechnungsprüfer,
Stations-Assistent Pflugbeil bei der Güterexpedition Chemnitz
Bureau-Assistent Vogel bei der Magazin-Hauptverwaltung Chemnitz als deren Stellvertreter.

Chemnitz, den 2. April 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreyßig,	Schneider,	Münzel,
Vorsitzender.	Kassirer.	Schriftführer.

Bezirk Chemnitz.

Zur Feier des zehnjährigen Bestehens des Vereins findet am Vorabend der 10. Abgeordneten-Versammlung, **Sonnabend, den 25. ds. Mts.**, im Saale „Zum Hohenzollern" in Chemnitz — Ecke Schiller- und Elisenstraße — ein

Festkommers

statt, zu welchem die Mitglieder und deren Frauen ergebenst eingeladen werden.

Andere Familienangehörige und Gäste haben keinen Zutritt, weil sonst eine Ueberfüllung des Saales zu befürchten steht.

Zur Theilnahme berechtigt nur die Mitglieds- oder Einlaßkarte. Beginn 8 Uhr.

Chemnitz, den 15. April 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreyßig,	Schneider,	Münzel,
Vorsitzender.	Kassirer.	Schriftführer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Den Bezirksvereinen gehen mit der heutigen Zeitung Prospekte von Röll's Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens zu, mit dem Ersuchen, dieselben bei den sämmtlichen Kollegen des Bezirks in Umlauf setzen zu wollen.

Die Verlagshandlung sichert folgende Vortheile zu: bei Bestellung von 20 Expl. 25%, bei 35 Expl. 40% und bei 50 Expl. 50% Rabatt von dem Preis für das broschirte Werk und 10% von den Einbandkosten.

Die Bestellung genannter Exemplare versteht sich innerhalb des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine.

Bezahlung hat in drei Monatsraten zu erfolgen. Bestellungen wollen an den unterzeichneten Vorsitzenden eingereicht werden.

Stuttgart, den 18. April 1896. **F. d. Landesvorstand: Fraenkel.**

Digitized by Google

Nr. 18. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 8.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 30. April 1896. München.

Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71.

(Fortsetzung.)

Der kühne Bau von Xertigny erfuhr zwei längere Unterbrechungen. Einmal mußte die Baustelle vor der vordringenden Armee Bourbakis geräumt werden. Das zweitemal rief ein Telegramm Moltkes die V. Feldeisenbahn-Abtheilung nach Fontenoy bei Toul zur Fahrbarmachung der von Franctireurs gesprengten Moselbrücke (Abb. 5.)

Das Kriegsbild, das sich hier abspielte, gehört zu den bewegtesten Bildern aus dem Leben hinter der Front und zeugt von der Kühnheit der französischen Freischaaren. Zwei französische Hauptleute hatten ein aus 300 Köpfen bestehendes Freikorps, das sich die Vogesen-Jäger nannte, gebildet und unweit Lamarche, 50 Kilometer nördlich von Epinal, in einem Walde ein befestigtes Lager errichtet, von dem aus sie die deutschen Etappentruppen wiederholt beunruhigten, unterstützt vom Kommandanten der Festung Langres. Ganz besonders hatten sie es auf die Zerstörung der Bahnstrecke Toul-Nancy abgesehen. Durch Sprengung des Tunnels bei Toul oder der Moselbrücke bei Fontenoy sollte dem deutschen Heere diese wichtigste aller rückwärtigen Verbindungen verlegt werden.

Am 18. Januar, Nachmittags 5 Uhr, brach die Freischaar auf. In eisigkalter Winternacht, durch knietiefen Schnee, auf schlechten Straßen, zum Theil ganz ohne Weg und Steg und durch dichten Bergwald wurden auf anstrengenden Nachtmärschen gegen 70 Kilometer zurückgelegt. Man marschirte so hintereinander, daß möglichst wenig Fußspuren im Schnee entstanden, die dann noch durch nachfolgende Leute mittels Harken verwischt wurden. Am 21., Morgens 5 Uhr, erreichte die Schaar einen Gutshof, 25 Kilometer von Fontenoy, hielt sich dort bis Nachmittags 2 Uhr versteckt und nahm dann querfeldein die Richtung nach Fontenoy, nachdem Kundschafter die Nachricht gebracht, daß die Sprengung des 10 Kilometer hinter Toul gelegenen Tunnels wegen der daselbst befindlichen starken Besatzung aussichtslos sei. Da Wagen der Abtheilung nicht folgen konnten, wurde das mitgeführte Sprengpulver auf vier Pferde verladen. Um Mitternacht bewirkte die kühne Schaar in einem nur 40 Mann fassenden Fährboot bei starkem Eisgang den Uebergang über die Mosel und erreichte Morgens 5 Uhr Fontenoy. Der Posten und die Wache am Bahnhof, welche die Ankommenden für

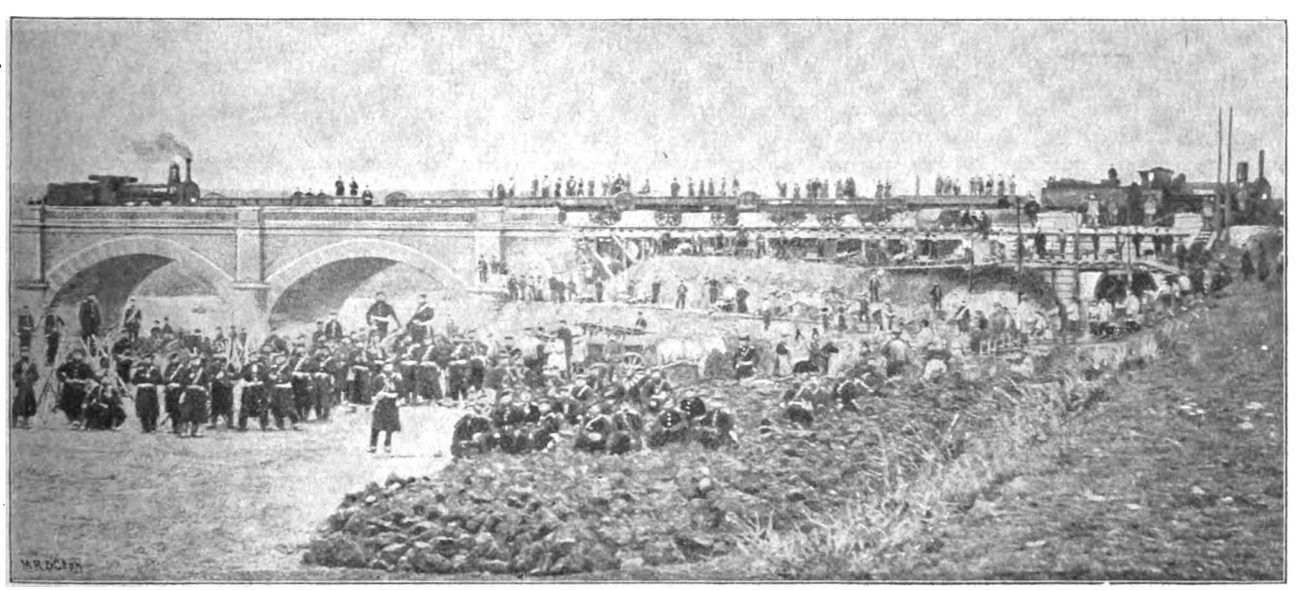


Abb. 5. Moselbrücke bei Fontenoy.

Digitized by Google

Kirchgänger gehalten hatten, wurden überfallen. Einem Theil gelang es, zu entfliehen und die von Toul und Nancy heranbrausenden Eisenbahnzüge noch rechtzeitig zum Stehen zu bringen und sicherem Verderben zu entreißen. $^3/_4$ Stunden nach dem Ueberfall gelang die Sprengung der Brücke. Sodann überschritt die Freischaar 7 Kilometer unterhalb Fontenoy die Mosel mittels losgehauener Eisschollen und erreichte nach beschwerlichem Rückmarsche unangefochten ihr Waldlager. Schleunigste Fahrbarmachung der Brücke war dringend geboten; die beiden gesprengten Oeffnungen von im Ganzen 35 Meter Weite wurden durch Dammschüttung geschlossen. Nach Einebnung der Trümmer im Flußbette wurden zunächst zwei Holzbrücken geschlagen, ein schmaler Fußgängersteg und eine aus acht auf Schwellen verzimmerten, 8 Meter hohen Böcken bestehende Brücke für den Arbeitszugbetrieb (Abb. 6). Die Bodengewinnung war des starken Frostes wegen sehr beschwerlich; sie mußte bald aufgegeben werden, weil die Erde durch und durch gefroren war. Man war gezwungen, sich nach anderem Füllstoff umzusehen. Auf der Seite von Fontenoy gewann man genügende Massen aus den Trümmern und Mauerresten einiger massiv aufgeführten Häuser des Dorfes, das zur Strafe der beim Sprengen behülflich gewesenen Einwohner eingeäschert worden war. Auf der Touler Seite wurden alle Brüstungen und Treppen längs der Bahn abgebrochen; die Vorräthe eines großen Steinlagerplatzes bei Toul, zum Theil aus fein behauenen Werksteinen bestehend, wurden geräumt und in die Mosel geschafft. Kies und Schotter wurden aus einem 35 Kilometer von der Baustelle entfernten Lager herangefahren (Abb. 5).

Das Flußbett erfuhr durch die Schüttung eine Einengung um den vierten Theil seiner Breite, weshalb bei dem an sich schon gefährlichen Hochwasser der Mosel eine sorgfältige Befestigung der Böschungen geboten war. Der 2,5 Meter starke Strompfeiler, gegen den sich die Dammschüttung legte, wurde um 4,5 Meter verstärkt. Die Verstärkung erhielt ein Betonfundament zwischen Spundwänden. Alle diese Arbeiten wurden so schnell gefördert, daß bereits 10 Tage nach der Sprengung, am 31. Januar,*) einzelne Wagen über die Brücke geschoben werden konnten. Vom 4. Febr. an wurde der regelmäßige Betrieb auf einem Gleise und vom 11. Februar auf beiden Gleisen wieder aufgenommen.

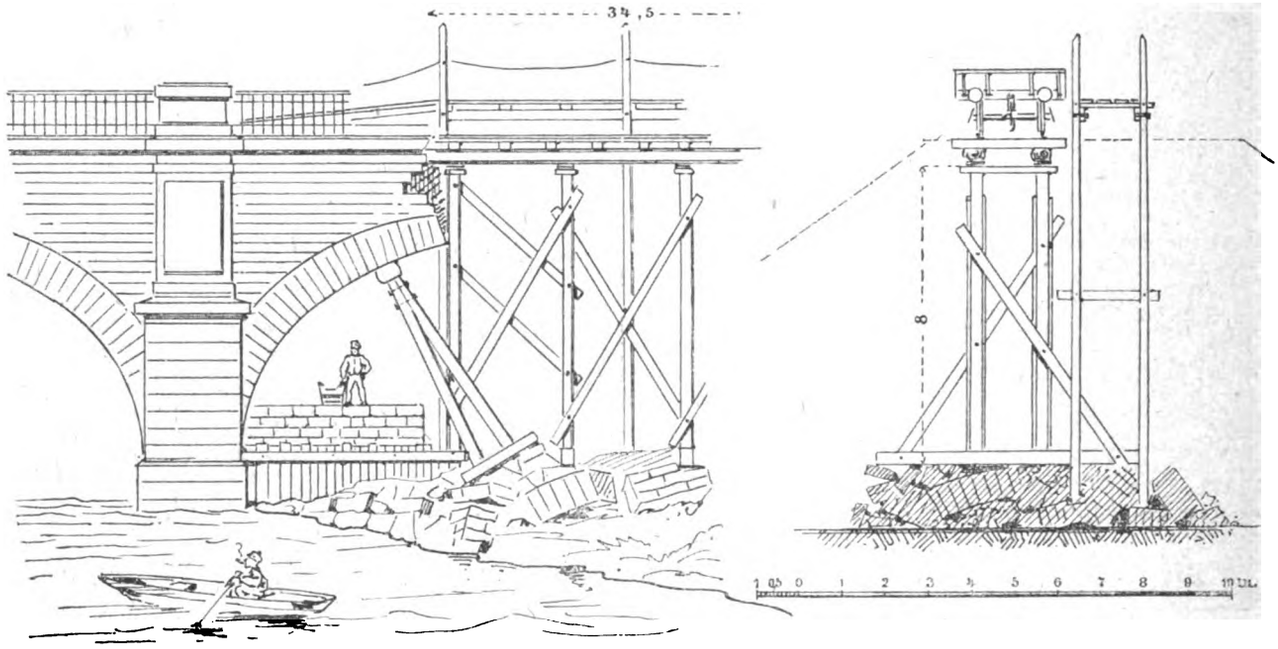


Abb. 6. Moselbrücke bei Fontenoy.

(Fortsetzung folgt.)

*) Diese Mittheilung über die Zeit der Wiederherstellung der gesprengten Brücke von Fontenoy berichtigt der damalige Chef der V. Feld-Eisenbahn-Abtheilung, Herr Baurath Krohn, dahin, daß die Arbeiten an dieser Brücke nur vier Tage in Anspruch genommen haben. Die Abtheilung konnte nämlich erst am 24. Januar, drei Tage nach der Sprengung, in Fontenoy eintreffen, und bereits am 29. Januar (nicht am 31., wie das Generalstabswerk angiebt) wurden die ersten Wagen über die Brücke geschoben, denen dann schon am nächsten Tage die Lokomotiven folgen konnten.

Das Segelschiff

und die hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens.

Die Theile des Segelschiffes.

a) Der Rumpf.

Die modernen Segelschiffe werden, wie schon erwähnt, überwiegend aus Eisen oder Stahl erbaut. Doch giebt es auch noch eine große und stattliche Flotte von Holz-Seglern. Der Unterschied in der Konstruktion ist an sich nicht groß, denn Kiel, Spanten und Beplankung werden bei beiden in gleicher Weise konstruirt und aufgebaut, nur daß ein Eisenschiff etwa $^1/_5$—$^1/_4$ leichter ist als ein gleich großes Holzschiff, weil man statt massiver Balken hohle Eisenkasten verwenden und die Zahl der Spanten geringer machen kann.

Der „Kiel" ist das Rückgrat des Schiffes und die „Spanten" bilden die „Rippen", die mit einer doppelten „Beplankung" außen und nach innen versehen werden. An beiden Enden setzt sich der Kiel in aufwärts gebogene Stücke, den „Vorder- und Hintersteven", fort. Das vordere Ende des Schiffes heißt im engeren Sinne „Steven" oder „Kopf", das hintere „Heck" oder „Stern„; „Spiegel" heißt die hintere Rundung, auf der der Name des Schiffes zu stehen pflegt. Das starke Geländer des Decks heißt „Reling" oder Regeling. Der „Bug" schließt sich rechts und links an den Vordersteven an. Ein Ausbau vor dem Bug und Vordersteven, den man meist nur noch bei hölzernen Segelschiffen findet, heißt „Galjon". Sie dient scheinbar dem vorn aus dem Schiffe hervorragenden Bugspriet als Unterlage, hat aber in Wirklichkeit keinen konstruktiven Zweck, sondern entsprach nur dem Schönheitsgefühl der früheren Schiffbauer. An der Spitze unter dem Bugspriet ragt das „Galjonbild" hervor, eine plastische Figur, die auf den Namen des Schiffes Bezug hat.

Der vordere Theil des Schiffes, in dem sich meist die Wohnung der Mannschaft befindet, heißt „Back"; auf dem etwas erhöhten Deck der Back pflegen die Anker zu liegen. Der spitz zulaufende vorderste Raum des Schiffes heißt „Piek" und darunter befindet sich das „Kabelgatt", der Raum für das Reserve-Tauwerk. „Vierung" nennt man den an das Heck stoßenden hinteren Theil. Die rechte Seite des Schiffes heißt „Steuerbord", die linke „Backbord". Die Seite, von der der Wind kommt, heißt „Luv", die dem Wind abgewandte „Lee". Das Steuer wird „Ruder" und deshalb der Hintersteven, an dem das Ruder befestigt ist, auch „Rudersteven„ genannt.

Die modernen eisernen Segelschiffe haben hinter dem Vordersteven ein vom Deck bis zum Boden reichendes wasserdichtes Querschott, „Kollisionsschott" genannt. Es verhindert das Eindringen des Wassers in den Schiffsraum, wenn einmal durch Anrennen am Vordertheil ein Leck entstehen sollte. Durch ein oder mehrere „Zwischendecke" sind übereinanderliegende Räume für Passagiere und Ladung geschaffen.

b) Das Zeug.

Das gesammte Holzwerk der Masten, die Segel, das Tauwerk und die Blöcke oder Flaschenzüge (auch Taljen, Takel, oder Jollen genannt) heißen „das Zeug".

Digitized by Google

Die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten.

Unter dieser Ueberschrift veröffentlicht Augustin-Berlin in den Nummern 12 und 14 eine Darstellung der Dienstzeiten der Beamten des Betriebsdienstes, welche zum Schluß zu dem bemerkenswerthen Geständniß führt: „Im Allgemeinen sind die preußischen Eisenbahn-Angestellten mit ihrer Arbeitszeit zufrieden und Wünsche nach einer Aenderung haben gewöhnlich andere Gründe.“ Entsprechend dieser Auffassung an den Verhältnissen schlägt Verfasser denn auch eine Dienstzeit vor, welche für das Maschinenpersonal 10—12, für das übrige Personal 12—14 Stunden betragen würde, wofür das gesammte Personal alle zehn Tage einen Ruhetag und jährlich einen 14tägigen Urlaub erhalten soll.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Regelung dieser Angelegenheit für die Verwaltung ungemein schwierig ist, namentlich, wenn von den unteren Dienststellen der Förderung einer so hochwichtigen Angelegenheit nicht das nothwendige Verständniß entgegengebracht wird. Aber es ist auch von Jedem mit den Verhältnissen mehr als oberflächlich vertrauten Beamten zu erwarten, daß er einer Auffassung, wie sie uns in der sonst trefflichen Arbeit entgegentritt, nicht beistimmt.

Wenn man zugeben wollte, die preußischen Eisenbahn-Beamten seien mit ihrer Dienstzeit zufrieden, dann würden wir ja alle Diejenigen Lügen strafen, welche das Gegentheil nicht allein wiederholt behauptet, sondern auch bewiesen haben.

Ich halte es überhaupt für sehr unklug, solche allgemein gehaltene Behauptungen, denen der Fachmann auf den ersten Blick ihre Existenzberechtigung aberkennen muß, auszusprechen. Ich bin der Letzte, der unerfüllbaren Forderungen das Wort reden möchte, aber ich kann nicht gestatten, über bestehende Thatsachen so glatt hinweg zu springen.

Wenn die preußischen Eisenbahn-Beamten ihre Verhältnisse mit denen der Beamten anderer Staatsinstitute vergleichen, so fallen ihnen so viele zu ihren Ungunsten sprechende Verschiedenheiten auf, daß von einer Zufriedenheit mit der bestehenden Dienstzeit zumeist keine Rede sein kann.

Selbst die Beamten der Schwester-Anstalt, der deutschen Reichspost, welche, wenn auch ein wichtiges, so doch immerhin noch kein so wichtiges Institut ist wie die Eisenbahn, denn zur Noth kann diese die Angelegenheiten der Post mit besorgen, sind im Allgemeinen und namentlich bezüglich der Dienstzeit, viel besser gestellt, wie die Eisenbahn-Beamten, insbesondere ist die Sonntagsruhe für jene viel besser geregelt wie für diese.

Von der Sonntagsruhe ist aber bei dem Verfasser der hier zur Besprechung stehenden Arbeit gar nicht die Rede. Und doch ist die Sonntagsruhe eine der Hauptforderungen der preuß. Eisenbahn-Beamten!

Wir denken gar nicht daran, zu verlangen, den Eisenbahn-Betrieb an den Sonntagen mehr einzuengen, als es die Verkehrs-Verhältnisse gestatten, aber es muß mehr noch wie bisher geschehen für die Erlangung eines wöchentlichen Ruhetages.

Wenn der Beamte des Sonntags keine Ruhe erhalten kann, muß sie ihm an einem anderen Tage gewährt werden; denn das verlangt nicht allein der Decalog, sondern auch in gebieterischer Weise die Natur. Niemand wird behaupten wollen, es genüge alle zehn Tage eine 24stündige Ruhe. Wie jeder Arbeiter, so bedarf auch der größte Theil der Eisenbahn-Beamten eines wöchentlichen Ruhetages. Daß der Ruhetag nicht nur 24 Stunden betragen darf, ist auch eine alte Forderung der Eisenbahn-Beamten; er muß mindestens 36 Stunden betragen.

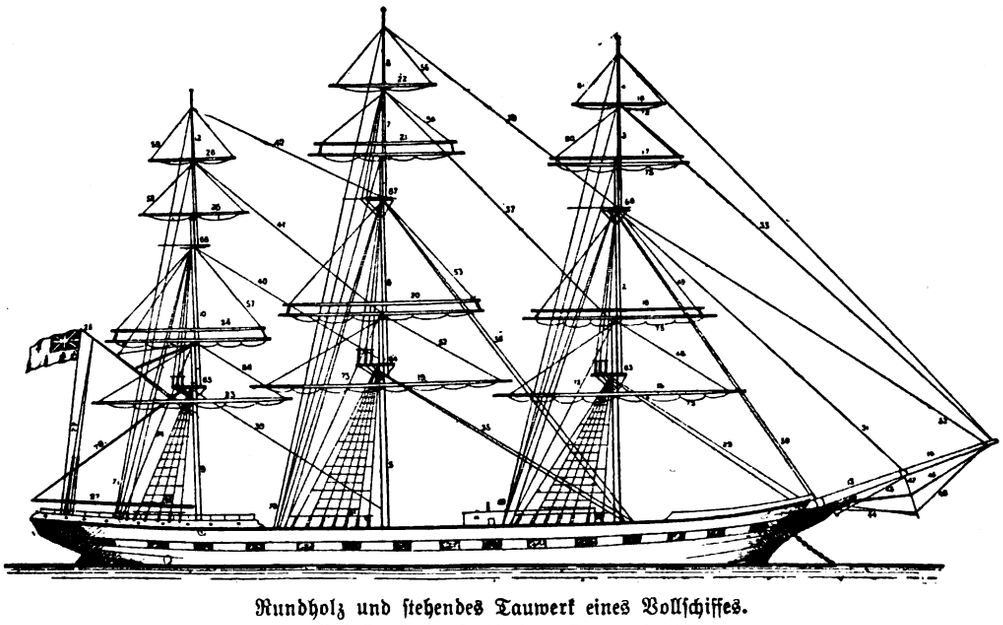
Wir haben heute noch Stationen, wo z. B. die Stations-Beamten keinen einzigen Ruhetag erhalten, weil — sie nur einen täglichen 8-stündigen Dienst verrichten! Als wenn der 8-stündige Dienst eben deshalb eingerichtet worden wäre, um den Ruhetag unnöthig und unmöglich zu machen! Nein, deshalb ist der 8-stündige anstrengende und verantwortliche Dienst auf verkehrsreichen Stationen nicht eingerichtet worden, sondern einfach deshalb, weil eine längere Dienstdauer für den Einzelnen zu anstrengend und für den sicheren Dienstbetrieb zu gefahrvoll ist. Häufig genug haben erst traurige Gerichtsverhandlungen die Anregung dazu gegeben oder, besser gesagt, die gebieterische Nothwendigkeit zu der Aenderung der Dienstdauer nachgewiesen.

Ebenso steht es mit den Fahrbeamten, welche 6 Tage einen 14—15-stündigen anstrengenden Güterzugsdienst versehen und häufig genug an den Sonntagen zu Aushilfsdiensten im Personenzugdienst verwendet werden.

Und dann hat der Verfasser der genannten Arbeit die Verkehrsbeamten (im engeren Sinne), welche in den Abfertigungsstellen bedienstet sind und welche doch auch zu den Eisenbahn-Angestellten zu rechnen sind, ganz übergangen. Vielleicht wohl deshalb, weil er annimmt, sie seien die Zufriedensten unter den Zufriedenen. Dem ist aber nicht so; denn auch sie haben bezüglich der Dauer der Dienstzeit und wegen der mangelnden Ruhe noch manche Wünsche. Ist man doch augenblicklich in verschiedenen Bezirken eifrig damit beschäftigt, sie an den Sonntagen für den Betriebsdienst verfügbar zu stellen, um so vielleicht dem nächstjährigen Landtag sagen zu können: So und so viele Beamte mehr haben jetzt Sonntagsruhe. Das wäre nun an sich ganz gut und schön, wenn es nur nicht auf Kosten einer Klasse von Beamten geschähe, welche des Sonntags selber nur zu sehr bedürfen. Wir Betriebsbeamte mögen es ja an manchen Punkten der Eisenbahn recht unangenehm haben, immerhin ist unser Dienst mit dem der Verkehrsbeamten bei Beurtheilung über ein Mehr an Ruhetagen nicht auf eine Stufe zu stellen.

Selten wird man in den Abfertigungsstellen die erforderlichen Beamten anwesend finden; soll doch Alles mit einer möglichst geringen Anzahl von Kräften bewerkstelligt werden. In Folge dessen müssen die Beamten Ueberstunden machen oder ihre Rechnungen zu Hause anfertigen.*)

*) Sollte denn in dieser Hinsicht keine Abhilfe geschehen, wenn nicht unterlassen wird, an geeigneter Stelle hiergegen vorstellig zu werden Nach dem Wohlwollen, welches am Regierungstische zum Ausdruck kommt



Rundholz und stehendes Tauwerk eines Vollschiffes.
(Nach Breusing's „Handbuch der Seemannschaft“.)

9 Kreuzmast.
10 Kreuzstenge.
11 Kreuz-Bramstenge.
12 Kreuz-Oberbramstenge.
23 Bagienraa.
24 Kreuzmarsraaen.
25 Kreuzbramraa.
26 Kreuzoberbramraa.
27 Besahnsbaum.
28 Besahnsgaffel.
39 Kreuzstag.
40 Kreuzstengestag.
41 Kreuzbramstag.
42 Kreuzoberbramstag.
56 Bagientoppenant.
57 Kreuzmarstoppenant.
58 Kreuzbramtoppenant.
59 Kreuzoberbramtoppenant.
62 Kreuzwant.
65 Kreuzmars.
68 Kreuzbramsahling.
71 { Kreuzstengenpardunen. Kreuzbrampardunen. Kreuzoberbrampardunen.
74 Kreuztoppardune.

5 Großmast.
6 Großstenge
7 Großbramstenge.
8 Großoberbramstenge.
19 Großraa.
20 Großmarsraaen.
21 Großbramraaen.
22 Großoberbramraa.
35 Großstag.
36 Großstengestage.
37 Großbramstag.
38 Großoberbramstag.
52 Großtoppenant.
53 Großmarstoppenant.
76 Besahnsdirk.
77 Gaffelgehren.
64 Großmars.
67 Großbramsahling.
72 Vortoppardune.
75 Paarden (Pferde).
44 Stampfstockgeie.
45 Klüverstampfstag.

54 Großbramtoppenant.
55 Großoberbramtoppenant.
61 Großwant.
70 { Großstengepardunen. Großbrampardunen. Großoberbrampardunen.
73 Großtoppardune.

1 Fockmast.
2 Vorstenge.
3 Vorbramstenge.
4 Voroberbramstenge.
15 Fockraa.
16 Vormarsraa.
17 Vorbramraa.
18 Voroberbramraa.
29 Fockstage.
30 Vorstengestage.
33 Vorbramstag
34 Voroberbramstag.
48 Focktoppenant.
49 Vormarstoppenant.
50 Vorbramtoppenant.
51 Voroberbramtoppenant.
60 Fockwant.
63 Vormars.
66 Vorbramsahling.
69 { Vorstengepardune. Vorbrampardune. Voroberbrampardune
13 Bugspriet.
14 Klüverbaum.
31 Klüverleiter.
32 Außenklüverleiter
43 Wasserstag.
46 Bram- und Oberbramstage.
47 Stampfstock.

Digitized by Google

Dazu kommt nun auch noch die an sich aufregende Arbeit, welche in Folge der immer mehr sich steigernden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn und der komplizirter sich gestaltenden Verkehrsverhältnisse, mit einer Exaktheit und Schnelligkeit ausgeführt werden muß, wie man das z. B. bei den Bureaubeamten, welche 7, höchstens 8 Stunden Dienst leisten, nicht kennt. Erschwerend fällt noch der Umstand ins Gewicht, daß die anstrengenden Dienststunden die späten Abend- oder auch die ganzen Nachtstunden umfassen und in Räumen abgewickelt werden müssen, die in hygienischer Beziehung Vieles zu wünschen übrig lassen.

Ich will meine Beweisführung nicht weiter ausdehnen; denn jeder Berufsgenosse, der unsere Verhältnisse vorurteilslos betrachtet, wird meinen Ausführungen zustimmen.

Könnten wir nur ein Mal dazu kommen, die verschiedenen „Diensteintheilungen" zu veröffentlichen, so würden wir finden, wie noch so Manches in diesem Punkte gebessert werden müßte und auch könnte.*)

Wie aber schon angedeutet, liegt in dem manchmal recht geringen Verständniß und anscheinend wenig guten Willen, welche bei den unteren Dienststellen der Förderung dieser so hochwichtigen Sache entgegengebracht werden, das größte Hinderniß für eine gründliche Reform. Sie erblicken in den bereits gewährten Ruhetagen, wie auch in der Sonntagsruhe, keine soziale Verbesserung, sondern finden es häufig genug auch noch höchst überflüssig und manches Mal lästig, diese Fragen für ihren Bereich in gerechter Weise zu lösen.

Ernst Ehrlich.

muß man wenigstens das Vertrauen haben dürfen, das berechtigte Klagen jederzeit Gehör finden. D. Schriftl.

*) Das ist eine Klage, die leider nicht nur in Preußen geführt wird. Sie tritt immer da lebhaft hervor, wo Dienstvorstände, abgesehen von naturgemäßen Schwierigkeiten nicht den Muth finden, nur soviel Diensteifer zu zeigen, als zur wahren Pflichterfüllung nothwendig ist.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes standen am 1. April cr. der Rangirmeister Kl., Mitglied des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, und der Hilfsrangirmeister Pf., beide aus Northeim, vor dem Landgericht Göttingen unter Anklage. Pf. war im Einverständnisse der beiderseitigen Stationsbeamten am 15. November v. J. Morgens 6 Uhr mit einer Rangirmaschine von dem Personen-Bahnhof nach dem Rangir-Bahnhof gefahren, er hatte aus dem Bezirke des Rangirmeisters Kl. Wagen zu holen und solche in der südlichen Rangirgleisgruppe auszurangiren. Während dieser Zeit fuhr Rangirmeister Kl. ebenfalls im Einverständnisse der Stationsbeamten mit einem Rangirzuge vom Personen-Bahnhof nach dem Rangir-Bahnhof, um in seinen Bezirk zu gelangen.

Ueber der Einfahrtsweiche nach dem Rangir-Bahnhofe angekommen, beabsichtigte Kl., vor seiner Einfahrt in den Rangir-Bahnhof die Gleise ꝛc. zu revidiren, wurde jedoch hiervon durch den, den Ausfahrttelegraphen bedienenden Weichensteller St. abgehalten und aufgefordert, sofort das Hauptfahrgleis zu verlassen, da vom Personen-Bahnhofe für einen nach Nörten ausfahrenden Zug das Ausfahrtsignal gegeben sei. — Kl. benachrichtigte nunmehr schleunigst den nächsten Weichensteller von der beabsichtigten Fahrt auf das Gleis 9, erhielt auch das Laternensignal „Zurückkommen" und den Ruf „9 Gleis herkommen", worauf er den Rangirzug zurückfahren ließ. — In der 4. Weiche jedoch karambolirte Kl. schon mit dem Rangirzuge des Pf., durch die eine Rangirmaschine und 3 Wagen nicht unerheblich beschädigt wurden. Dem Kl. wie auch Pf. wurde nun zur Last gelegt, ohne gegenseitige Verständigung ihre Rangirzüge geführt, auch ihre Bezirke nicht revidirt und die betheiligten Personale nicht gehörig instruirt zu haben. Das Gericht sprach jedoch die Angeklagten frei und übernahm die Kosten auf die Staatskasse, da eine Schuld der Angeklagten nicht nachgewiesen sei. — Als Sachverständiger fungirten außer dem Herrn Baurath L. in G., der seitens der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins vorgeschlagene Betriebs-Kontroleur z. D. Kurzenknabe in Kassel und als Vertheidiger für K. der Herr Rechtsanwalt Dr. Wildhagen, Göttingen. Die Vertheidigung des Letzteren war als „sehr gut" bezeichnet worden. K.

Personalnachrichten.*)

Freiherr von Oër, dessen am 20. April erfolgten Tod wir in voriger Nummer mittheilten, wurde geboren am 26. August 1841 in Dresden als Sohn des Großherzoglich Weimarischen Professors und Historienmalers, Mitgliedes der Königlichen Kunstakademie in Dresden, Freiherrn von Oër. Der Verstorbene besuchte ein Dresdner Gymnasial-Institut und die damalige Polytechnische Schule, er trat im Jahre 1861 in die praktische Thätigkeit ein und zwar bei den Vorarbeiten für die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn. 1862 wurde Frh. von Oër Ingenieurassistent, 1865 übernahm er die Leitung der Vorarbeiten für die Linien Chemnitz—Freiberg und Frankenberg—Hainichen. Am 20. November 1865 bestand er sein Staatsexamen und zur Vervollständigung seiner Kenntnisse unternahm er eine Studienreise durch Belgien, England, Frankreich und Oberitalien. Am 1. April 1866 avancirte Frh. von Oër zum Sektions-Ingenieur an der Frankenberg-Hainichener Staatsbahn, von hier aus wurde derselbe nach Chemnitz versetzt und hier leitete er den Regiebau des Bahrmühlen-Viaduktes bei Wittgensdorf, worauf dann seine Ernennung zum Betriebsingenieur am 1. September 1869 in Flöha erfolgte. Im Jahre 1871 erhielt er einen dreijährigen Urlaub und trat im Auftrage der Regierung an die Spitze einer Baugesellschaft, woselbst er als Ingenieur den Bau der Linien Chemnitz—Komotau, Zwickau—Falkenstein und Gaschwitz—Meuselwitz leitete. Nach Ablauf dieser Frist, der Königl. Generaldirektion der Sächs. Staatseisenbahnen unterstellt, übernahm Frh. von Oër die Leitung des Umbaues des Altenburger Bahnhofes und einer Reihe wichtiger hiermit zusammenhängender Arbeiten. Die Ernennung zum Vorstand des Ingenieur-Bezirks Leipzig I erfolgte am 1. Dezember 1879, zum Be-

*) Nachrichten über 50jährige Dienstjubiläen, Todesfälle verdienter Beamten und sonstige bemerkenswerthe Vorgänge aus dem Beamtenleben sind stets erwünscht. D. Schriftl.

Die „Masten" und ihre Aufsätze, die „Stengen" oder „Spieren", das „Bugspriet" und der „Klüverbaum", die „Raaen", „Gaffeln" und „Bäume" nennt man „Rundholz".

Die Masten bestehen nicht aus einem Stück, sondern aus verschiedenen mit einander verbundenen Theilen. Das unterste Stück, der „Untermast", ruht auf einer inneren Verstärkung des Kiels, an der die Spanten befestigt sind, „Kielschwein" oder „Kolschwinn" genannt. Auf dem Untermast steht die „Marsstenge", auf dieser die „Bramstenge", die „Oberbramstenge" und zuweilen noch eine „Skysegelstenge".

Die Marsstenge ist mit dem Untermast durch das „Eselshaupt" verbunden, eine starke Bohle mit zwei Löchern, oder ein Eisenstück in Gestalt einer ∞, deren eine Oeffnung über die Spitze des Untermastes geschoben wird, während durch die andere die Marsstenge mit ihrem unteren Theile geht. Ihr Fuß ruht auf einem etwa in Mannshöhe unter dem Eselshaupt am Untermast befestigten starken Knacken aus Holz und Eisen, „Sahling" genannt. Auf der Sahling liegt der „Mars", eine halbkreisförmige Plattform, von der Ausguck gehalten wird. Fälschlich nennt sie der Laie „Mastkorb", der Seemann kennt in seiner Sprache dieses Wort nicht. — Aehnlich sind auch wieder die übrigen Stengen und Spieren unter einander verbunden; auf ihren Sahlingen werden Querhölzer befestigt, ähnlich dem Mars. Ein Segelschiff hat Reserve-Rundholz an Bord, damit es die etwa gebrochenen Stengen durch neue ersetzen kann. Ueber die Spitze des Vorderstevens ragt das „Bugspriet" hervor, ein wenig anch aufwärts gerichtet. Der „Klüverbaum" ist seine Verlängerung. Er wird durch ein Eselshaupt und eisernen Bügel am Bugspriet befestigt. Die modernen Eisenschiffe haben meist keinen Klüverbaum, sondern das verlängerte Bugspriet besteht aus einem Stück.

(Fortsetzung folgt.)

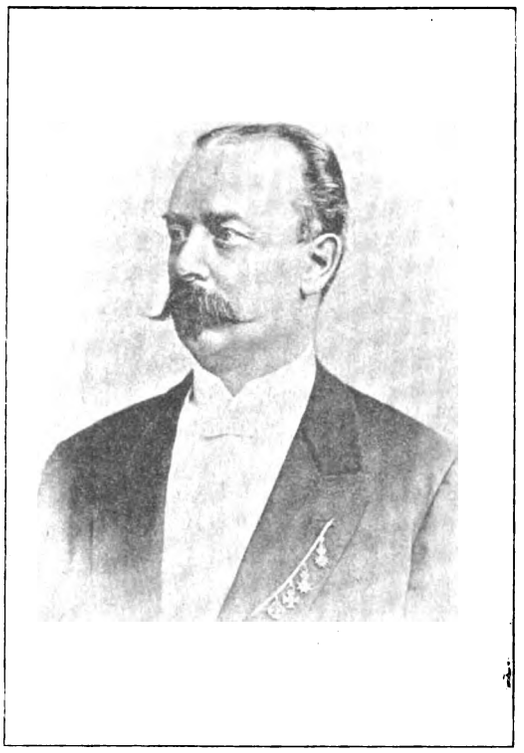
Vermischtes.

Eine Riesenbrücke über den Hudson. Der nördliche Arm des Hudson, der sog. North River, wird binnen wenigen Jahren von einer Brücke überspannt werden. die mit zu den größten der Welt gehören dürfte. Das Bauwerk wird nach dem System der Hängebrücken ausgeführt werden; die Pfeiler werden eine Höhe von 557 Fuß erhalten und aus Stahlkonstruktion bestehen. Sie ruhen auf einem Fundament, das bis in eine Tiefe von 125 Fuß unter die Hochwassermarke reicht. Die Brücke selbst wird 125 Fuß breit werden und wird von zwölf Drahtkabeln getragen. Der niedrigste Punkt der Brücke soll 150 Fuß über Wasser liegen; die Pfeiler selbst werden etwa 3100 Fuß auseinanderstehen, so daß die Schifffahrt in keiner Weise dadurch behindert werden kann. Eine große Zahl von Eisenbahnlinien, die jetzt ihren Endpunkt in New-Jersey City haben, werden ihre Gleise alsdann über die Brücke führen, so daß täglich etwa 1000 Züge hin- und herlaufen werden. Die Kosten sind auf 240 Millionen Mark und die Bauzeit auf sechs Jahre veranschlagt.

Ein Eisenbahnzug durch einen Bergsturz verschüttet. Wie dem „Swjet" aus Tiflis geschrieben wird, ist auf der Station Mality der transkaukasischen Eisenbahn ein gewaltiger Bergsturz erfolgt, der das Bahngleis auf eine Strecke von 700 Fuß verschüttet hat. Der Bergsturz erfolgte mit solcher Schnelligkeit und

Digitized by Google

triebsoberinspektor 1884 und zum Betriebsdirektor in Leipzig im Jahre 1885. Am 1. April 1889 wurde derselbe als Finanzrath und Mitglied der Königl. Generaldirektion nach Dresden berufen, vom 1. September 1890 wurde er technisches Mitglied der Linienkommission E und übernahm im Auftrage des Kultusministeriums Ostern 1891 an der Technischen Hochschule in Dresden die Vorlesungen über Tunnelbau und Erd-Straßenbau. Vom 1. Oktober 1894 ab widmete sich Frh. von Oër ganz dem akademischen Lehrfach und er erhielt mit dem Titel und Range eines Geh. Hofrathes, die ordentliche Professur für Straßen- und Eisenbahnbau, einschließlich Erdbau, Tunnelbau und Trassiren. Infolge dieser Ernennung wurde der Verstorbene am 1. November 1895 Mitglied des Königl. Technischen Oberprüfungsamtes. Das Professorenkollegium der Technischen Hochschule in Dresden ehrte ihn vor Kurzem durch die Wahl zum Rektor für das laufende Studienjahr. M. L.



Freiherr von Oër † am 20. April 1896.

Einer der ältesten Eisenbahner, der bereits am 20. April 1846 in den Eisenbahndienst getreten ist, wird dem Vernehmen nach am 1. Oktober d. J. in den wohlverdienten Ruhestand treten. Es ist dies der zur Zeit noch thätige Vorstand der Eilgutverwaltung Chemnitz, Herr Güterverwalter Brix. Derselbe begann am 20. April 1846 seine Laufbahn als Eisenbahner beim Bau der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn als Expedient in der Bauschreiberei Schleuroth bei Görlitz, wurde am 1. September 1847, am Tage der Betriebseröffnung der ganzen Linie Dresden-Görlitz nach Görlitz beordert, um daselbst in den Betriebsdienst zu treten. Er mußte jedoch schon nach 2 Tagen zum Baudienst zurückkehren, weil durch Berufung zweier Beamten aus der Bauschreiberei und dem Sektionsbureau Lücken entstanden waren, die nicht offen bleiben konnten. Am 1. November 1847 trat Brix als Expedient mit 12 Neugroschen Tagesverdienst in die Sächsische Güterexpedition in Görlitz ein, verblieb daselbst bis zum 31. Juli 1850, um andern Tags seine weitere Thätigkeit als Billeteur in Bautzen mit 200 Thlrn. Gehalt als Beamter fortzusetzen. Am 15. Dez. 1865 wurde er als Vorstand der Gepäck- und Eilgutexpedition nach Chemnitz versetzt,*) in welcher Stellung er bis heute noch thätig ist. Das besondere Interesse für den Güterdienst und der gänzliche Mangel der so nöthigen Hilfsmittel zum Aufsuchen von Eisenbahnstationen ꝛc. veranlaßte unseren Brix, im Jahre 1857 ein Register zu verfassen, welches sämmtliche Eisenbahnstationen Deutschlands und der Grenzländer mit Angabe der Bahnlinien, alphabetisch geordnet, enthielt. Nach Erscheinen desselben machte sich in kurzer Zeit eine zweite Auflage nöthig, die auch bald vergriffen war. Bei Herausgabe der dritten Auflage waren denselben bereitwilligst seitens des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen und der der Grenzländer die erbetenen Unterlagen mitgetheilt worden, so daß derselbe mit Recht sagen konnte: „Nach offiziellen Quellen zusammengestellt". Ein zweites Verzeichniß, der dritten Auflage angefügt, enthielt die Bahnlinien, mit ihren Anfangs-, Haupt-, Kreuzungs- und Endstationen. Der 4. Auflage, 1861 erschienen, war ein neues Verzeichniß von 5000 Orten mit Angabe der nächstgelegenen Eisenbahnstationen beigegeben, das sich in 6. um weitere 2000 Orte und in 7. Auflage um noch 3000 Orte vermehrte.

Die 7. Auflage enthielt bereits 4 Register und zwar: 1. das der Bahnlinien, 2. das der Stationen mit Angabe der Bahnlinien, 3. 10000 Orte, die nicht Eisenbahnstationen, mit Angabe der nächstgelegenen Eisenbahnstationen, 4. die Zoll- und Steuerstellen des deutschen Zollvereins. Dieser 7. Auflage, 1865 erschienen, folgte 1867 noch ein Nachtrag zu derselben, dem ein neues Verzeichniß eingefügt war und zwar der gleichnamigen und gleich- oder ähnlich klingenden Eisenbahnstationen und die Orte mit gleichen oder ähnlich klingenden Namen. Daß sowohl das Stations- wie auch das Ortsregister ein dringendes, nothwendiges Bedürfniß war, zeigt die fortgesetzte Ausgabe, wenn auch in etwas anderer Form, durch den Redakteur der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Herrn Dr. Koch. Gleichfalls ist die officielle Herausgabe des Verzeichnisses der gleichnamigen und gleichlautenden Eisenbahnstationen mit Orten gleich- und ähnlich klingender Namen, Seiten des Vereins deutsch. Eisenbahnverwaltungen selbst eine Folge, zu welchem Brix im 7. Nachtrag seines Registers den Grund gelegt. So ist Brix als der verdienstvolle Begründer des jetzt noch im ganzen mitteleuropäischen Bahngebiet unentbehrlichen Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr.

Möge sich unser Brix, der sich selbst scherzweise und wahrhaft bescheiden als das Karnickel, welches angefangen, bezeichnet, noch recht lange besten Wohlergehens erfreuen. Welcher außerordentlichen Beliebtheit sich derselbe erfreut, geht daraus hervor, daß seine Freunde und Untergebenen seinen strengstens geheim gehaltenen Jubiläumstag doch ermittelt und ihn würdig beglückwünscht haben. a.

*) Hier betrug sein Gehalt damals 450 Thaler.

Verhältnisse der Eisenbahn-u. Verk.-Beamten.

Preußen. Zur Aufbesserung der Beamtengehälter wird geschrieben: „Daß eine Revision der Wohnungsgeldzuschuß-Klassen einzutreten hat und diese von den militärischen Servisklassen unabhängig zu machen sind, dürfte anerkannt und damit auch die Frage von Ortszulagen geregelt werden. In Betreff von

---

Gewalt, daß ein aus zwei Lokomotiven und zehn Zisternenwagen bestehender Eisenbahnzug, der sich eben auf der Strecke befand, nicht mehr in Sicherheit gebracht werden konnte. Die Lokomotiven wurden durch den Anprall in den Fluß geschleudert, die Wagen aber sämmtlich verschüttet. Das aus 2 Lokomotivführen, 2 Lokomotivführergehilfen und 22 Mann bestehende Zugspersonal rettete sich bis auf einen, indem es aus den Wagen sprang. Der eine der Lokomotivführer stürzte sammt der Lokomotive in den Fluß und konnte nur mit Mühe gerettet werden. Einer von den Gehilfen ist umgekommen.

Kabelverbindung zwischen Spanien und Kuba. Spanien beabsichtigt, ein unterseeisches Kabel zwischen den Kanarischen Inseln und Kuba zu legen. Die Firma Siemens Bros. hat in Folge dessen bezüglich der Uebernahme der Ausführungsarbeiten der spanischen Regierung entsprechende Vorschläge gemacht, welche die letztere im Prinzip acceptirt hat. Die näheren Vertragsbedingungen sind allerdings noch nicht bekannt, doch erscheint dadurch das Projekt seiner Verwirklichung näher gerückt.

Das Verladen von Truppen auf Eisenbahnen bildete mit Rücksicht auf die Wichtigkeit seiner raschen und glatten Erledigung im Mobilmachungsfalle schon bisher einen besonderen militärischen Ausbildungszweig, indem jene Truppentheile, welche — wie die meisten Fußtruppen — bei den Manövern oder anderen Veranlassungen nicht ohnehin Gelegenheit zur Erlernung der bei einem Eisenbahntransporte zu erledigenden Ein- und Auslade-Manipulationen hatten, besondere Uebungen in dieser Richtung vornahmen. Der Rahmen dieser Uebungen wurde neuerdings im Hinblick auf die häufig eintretende Nothwendigkeit, im Kriegsfalle auf freier Strecke, d. h. außerhalb der Bahnhöfe und ohne die dort vorhandenen Einrichtungen und Erleichterungen ein- und ausladen zu müssen, dahin erweitert, daß sämmtliche Waffengattungen unter Benützung selbst herzustellender sogenannter Nothrampen Uebungen im Ein- und Ausladen von Militärzügen auf freier Strecke vornehmen müssen. Hand in Hand mit dieser Bestimmung geht die Anordnung, daß bei allen Truppentheilen eine genügende Anzahl von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften im Bau von Nothrampen ausgebildet werden muß.

Zu einer Vergnügungsreise mit Hindernissen gestaltete sich an einem der jüngst vergangenen Sonntage für einige Mitglieder eines Vereins, zwei Herren und drei Damen, der Ausflug von Weißenfels nach Leißling. Dieselben waren im Begriff, den nach genanntem Orte Nachmittags abgehenden Personenzug zu benutzen und machten es sich, da ihrer Ansicht nach die Wagen dritter Klasse überfüllt waren, ohne Ermächtigung der Zugsbeamten in einem Abtheil zweiter Klasse bequem. Dies war jedoch bemerkt worden. Der aufsichtführende Beamte wollte den Spaß nicht verstehen und zitirte deshalb die Uebelthäter nach dem Inspektionslokale, wo er ihnen ganz im Vertrauen mittheilte, daß derartige Ueberschreitungen der Rechte der Fahrgäste mit einer Geldstrafe von sechs Mark geahndet werden. Die biederen Ausflügler mußten sich wohl oder übel in das Unvermeidliche fügen. Zum Unglück hatte nun noch der Zugführer kein Einsehen und war, während die Leutchen im Zimmer des Bahnhofsvorstehers konferirten, nach Leißling abgedampft, so daß der Weg nach dem Ausflugsorte auch noch zu Fuß zurückgelegt werden mußte.

Digitized by Google

zu gewährenden Kindererziehungsgeldern verhält man sich in maßgebenden Kreisen ablehnend, wohl weil es äußerst schwierig ist, für alle konkreten Fälle eine passende Norm zu finden. Wenn auch nicht eine allgemeine gleichmäßige prozentuale Aufbesserung geplant wird, so ist doch eine Aufbesserung nach Prozenten erwogen worden, wenn auch die Form, unter welcher diese gewährt werden soll, noch vorbehalten ist. Mittheilungen zufolge würde die Aufbesserung in den einzelnen Ressorts durchgängig nur 7½ Proz., aber auch 8 und 10 Proz., in einzelnen Kategorien bis höchstens 15 Proz. betragen, wobei die erforderlich scheinenden Abrundungen gemacht werden. Auch sollen Ungleichheiten zwischen den Gehaltssätzen einander gleichstehender Beamten in den verschiedenen Fächern bei diese Gelegenheit ausgeglichen werden." Wie ferner mitgetheilt wird, ist verschiedenen Behörden bereits die Weisung zugegangen, vorläufige Normativbestimmungen über erhöhte Gehaltsstufen für die bei ihnen beschäftigten Beamten auszuarbeiten.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Sonntagsruhe im süddeutschen Güterverkehr. Ueber die Ergebnisse der Sonntagsruhe im Güterverkehr sind in der Budgetkommission der zweiten Badischen Kammer von der Regierung interessante Mittheilungen gegeben worden. Hiernach sind die mit der Sonntagsruhe gemachten Erfahrungen zufriedenstellend. Denn während vor Einführung der Sonntagsruhe der Güterverkehr gerade an Sonntagen besonders stark, an den beiden ersten Wochentagen dagegen verhältnißmäßig schwach gewesen, vertheilte sich während der Einstellung der Güterzüge an den Sonntagen der Verkehr ziemlich gleichmäßig auf sämmtliche Wochentage, was eine Ausnutzung der Zugkraft und des Zugpersonals ermöglichte. Größere bauliche Aenderungen an den Bahnhöfen seien bis jetzt aus Anlaß der Durchführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr nicht nöthig geworden. Dagegen sei durch diese Maßnahme der Umlauf der Güterwagen etwas verlangsamt worden, wodurch die Wagengestellung ungünstig beeinflußt und eine Verschärfung des zeitweise aufgetretenen Wagenmangels herbeigeführt worden sei. Die nothwendig gewordene beträchtliche Vermehrung des Güterwagenparks sei daher zum Theil eine Folge der Einführung der Sonntagsruhe. Nachdem unter den Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen die Abmachungen getroffen worden, außer dem Eilgut- und Thierverkehr, welcher bestimmungsgemäß von der Maßregel ausgenommen sei, auch die bei der Aufgabe als Frachtgut nach den einschlägigen Tarifen eilgutmäßig zu befördernden Güter, sowie gewisse andere leichtverderbliche Güter, wie Bier und frisches Fleisch, in Wagenladungen bei der Aufgabe zu der Frachtguttare an Sonn- und Festtagen zu befördern, seien Klagen des verkehrtreibenden Publikums über die Einstellung des Güterverkehrs an diesen Tagen nicht laut geworden. Man dürfe daher annehmen, daß die Sonntagsruhe im Güterverkehr auf die Dauer beibehalten werde. Die Sonntagsruhe hat im vergangenen Jahre auf den Süddeutschen Bahnen nur während der Zeit des starken Herbstverkehrs, d. i. von Mitte September bis Mitte Dezember, vorübergehend aufgehoben werden müssen.

Vermischtes.

Ein schwerer Eisenbahnunfall hat sich am Nachmittag des 25. d. Mts. auf der Main-Weser-Bahn ereignet. Auf dem Bahnhofe zu Guntershausen entgleiste der Kasseler Personenzug nach Gießen-Frankfurt, bezw. Ems-Coblenz, und dabei wurde ein Reisender getödtet und eine größere Anzahl mehr oder minder schwer verwundet. Der aus 14 Wagen bestehende Personenzug war sehr stark besetzt; er fuhr fahrplanmäßig um 5 Uhr 5 Min. langsam in den Bahnhof Guntershausen ein, die Lokomotive und die vorderen Wagen hatten die Einfahrtsweiche des zweiten Gleises bereits passirt, als die drei hintersten Wagen beim Durchlaufen der Weiche plötzlich in starkes Schwanken geriethen und unter großem Getöse entgleisten. Der letzte Wagen stürzte mit lautem Gekrache um, fiel völlig auf die rechte Seite, wurde sprungweise aus dem Gleise geworfen, flog nach rechts in die Nachbargleise und wurde etwa 40—50 Schritte geschleift, bis der Zug stand. In dem Wagen befanden sich etwa 60—70 Personen, die durch den Umsturz mit aller Wucht aufeinander geworfen wurden. Ein Insasse, der einen doppelten Rippenbruch erlitt, mußte aus dem Wagen getragen werden, und unter dem Wagen wurde der getödtete Weißbinder Gertenbach aufgefunden. Sämmtliche Verwundete — außer dem lebensgefährlich verletzten Weißbinder Schmidt noch acht mit erheblicheren Verletzungen — wurden von dem zufällig anwesenden Bahnarzt Dr. Wittich aus Gurhagen sofort verbunden und konnten fast alle nach 15 Minuten Verspätung mit demselben Zuge weiterfahren. Von dem Fahrpersonal wurde Niemand verletzt. Die Entstehungsursache der Entgleisung ist völlig unaufgeklärt.

Die Untergrundbahn Waterloo-City in London, eine der zahlreichen projektirten Londoner Tiefbahnen mit elektrischem Betrieb, wurde vor nicht langer Zeit in Angriff genommen; sie verbindet die 2,55 Kilometer lange Strecke Bahnhof Waterloo-Mension-House, im Verkehrsmittelpunkt der City, und besteht aus zwei Röhren von je 3,70 Meter lichtem Durchmesser, die neben einander in einem Achsenabstand von 5,35 Meter verlegt werden. Die Tiefenlage unter dem Straßenpflaster bewegt sich von 8,50 bis 23,8 Meter, die geringste Ueberdeckung bei der projektirten Durchquerung der Themse beträgt 7,3 Meter. Die Röhrenbahn erhält eine Maximalsteigung von 16⅔ per Mille, als Minimalradius wurden 100 Meter bestimmt. Die Bauarbeiten wurden in der Weise eingeleitet, daß man in der Themse einen Förderschacht abteufte, von wo aus nach beiden Seiten die Tunnels vorgetrieben werden. Das Ausbruchsmaterial wird in dem erwähnten Schacht gehoben, in Prahmen verladen und abgeführt. Hierdurch ist es möglich, jede Störung des riesigen Straßenverkehrs zu vermeiden. Der Baugrund besteht durchwegs aus Thon; man hofft, den ganzen Bau, auch unter der Themse, ohne Anwendung von Druckluft vollenden zu können.

Briefkasten.

Z. 100, Elsaß. Sie schreiben: „Auf hiesiger Station hat ein Schnellzug (18) Nachts 11.¹⁰ Aufenthalt zum Aussteigen, nicht aber auch zum Einsteigen. Zwei Reisende hatten den vorhergehenden Zug, welcher hier planmäßig hält, versäumt und baten mich als diensthabenden Stationsbeamten, ihnen die Rückfahrt mit dem nur zum Aussteigen bestimmten Zuge zu gestatten. Ich erlaubte ihnen dieses mit dem Bemerken, daß ich es gestatten würde, wenn Zug 18 hier anhalte. Die beiden Reisenden hatten Schnellzug-Rückfahrkarten von der nächsten Station R. bis M., und es war daher erforderlich, daß ich sie noch mit Schnellzugfahrkarten von hier bis R. versah, was auf meine Anfrage bei der vorhergehenden Station C. erfolgte, ob Zug 18 Reisende für hier habe, was bejahend beantwortet wurde. Beim Eintreffen des Zuges weigerten sich der Zugführer sowohl wie der Schaffner die Reisenden mitzunehmen. Ich ertheilte den direkten Befehl zur Aufnahme der Reisenden. Mein Befehl wurde befolgt, jedoch äußerte sich der Zugführer, ich hätte in dieser Angelegenheit nichts anzuordnen. Die Angelegenheit habe ich der vorgesetzten Betr.-Direktion zur weiteren Verfolgung betreffs der ungebührlichen Aeußerung des Zugführers vorgelegt. Ich glaube sowohl im Interesse der Verwaltung, wie auch der Reisenden gehandelt zu haben, daß ich den Beiden die Mitfahrt gestattete, da ja durch das Einsteigen kein weiterer Aufenthalt entstanden ist. Uebrigens wäre es von mir ganz gegen die natürlichen Begriffe gehandelt gewesen, wenn ich Reisenden die Mitnahme in einem Zuge verweigert hätte, der hier so wie so anhält, um Reisende auszusetzen. Bitte um gefl. Angabe im Briefkasten, ob Sie nicht auch der Ansicht sind wie ich." — Wenn nicht ein direktes Verbot gegen die Mitnahme besteht, möchten wir Ihnen Recht geben. — **B. in D.** Als eine mehr als tendenziöse Behauptung ist es anzusehen, wenn gesagt wird, die Verkehrs-Blätter seien zu ⅞ preußisches Organ. Dem müssen wir mit aller Entschiedenheit entgegentreten. Die Verkehrs-Blätter haben zu jeder Zeit allen Theilen offen gestanden, und wenn einmal, abgesehen vom oft so wichtigen allgemeinen Inhalte, der eine Theil mehr hervortritt, als der Andere, so liegt das daran, daß nicht das Maß, sondern die obwaltenden Umstände, die zum Beispiel durch die mehr oder weniger rege Mitarbeiterschaft bald für den einen, bald für den anderen Theil überwiegen, dabei den Ausschlag geben. Die große Mehrzahl der Leser weiß das und berücksichtigt das gern, weil es jederzeit von anregendem Interesse ist, über die Vorgänge in anderen Vereinen und Ländern unterrichtet zu sein. — **Straßburg.** Sobald die Verhältnisse im D. E.-B.-V. sich geklärt haben werden, also sofort nach der am 10. Mai stattfindenden General-Versammlung, werden wir Ihrer Sache in umfassendster Weise nahetreten. In vorliegender Nummer gestattet es auch der Raum nicht. Besten Gruß und „Glück auf!"

Vermerke der Geschäftsstelle.

Allgemeiner Deutscher Versicherungs-Verein in Stuttgart. Vom 1. Januar bis 31. März 1896 wurden 13723 neue Versicherungen abgeschlossen und 2340 Schadenfälle regulirt. Von letzteren entfallen auf die Haftpflicht-Versicherung 639 Fälle wegen Körperverletzung und 300 wegen Sachbeschädigung; auf die Unfall-Versicherung 1242 Fälle, von denen 6 den sofortigen Tod und 21 eine gänzliche oder theilweise Invalidität der Verletzten zur Folge hatten. Von den Mitgliedern der Sterbekasse sind im gleichen Zeitraume 159 gestorben. Am 1. April 1896 waren 188809 Policen über 1487433 versicherte Personen in Kraft.

Der heutigen Nummer unserer Zeitung liegt eine Preisliste der in Raucherkreisen rühmlichst bekannten Firma **Adolf Tendering** in **Orsoy** an der holländischen Grenze bei. Die Fabrikate der Firma finden überall Anerkennung. Dieselbe verkehrt nur direkt ohne Zwischenhändler und nimmt heute unter derartigen Fabriken den ersten Platz ein.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, den Prospekt für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Digitized by Google

Die in diesem Blatte insertirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

A. Brewig's Cigarrenhaus in Homberg a. Rh.

nahe der Holländischen Grenze,
liefert zu Original-Fabrikpreisen Cigarren in allen Preislagen von 30 bis zu 70 Mark pr. Mille **in bis heute unübertroffenen Qualitäten,** von 400 Stück an franko überallhin gegen Nachnahme. Garantie: Zurücknahme. **Lieferant des Bezirks 107.**

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

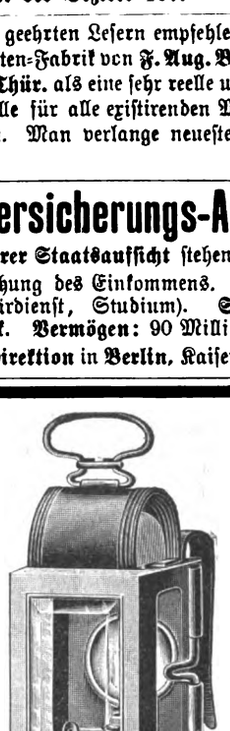
Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk.
Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin,** Kaiserhofstr. 2.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11.

1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 **echte Stahl-Leinwandscheere,** gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korkz. nur M. 1 20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.



Die besten Schaafnorlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,60 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Ahr-Rotweine

empfehlen garant rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Kollege vermittelt zu ganz besonderen Vorzugspreis Bezug v. **Nähmaschinen, Wasch-, Mang-, Bring-** u. andere **Haushaltungsmaschinen.** Garantie; ev. leichte Zahlungsbedingungen. — Gefl. Anfragen mit Ret.-Marke sub **M. 1000** durch die **Exp. d. Bl.**

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Magdeburger Landwurst

ff. Leber-, magere Roth- u. Sülzenwurst, frisch u. ger. à 90 Pf., ger. Bratw. à Mk. 1,—, ger. Schlackw. à Mk. 1,20 p. Pfd. Bei 4 Pfund franco unter Nachnahme.

R. Wiggert
in **Sudenburg** b. Magdeburg.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Musikkapelle in der Tasche!

Wer **Mundharmonika schnell** und **gründl.** erlernen will, verlange die **„Neue Mundharmonikaschule ohne Noten".** Preis 50 Pf. Dieselbe mit einer ff. rein abgestimmten Mundharmonika mit Silberstimmen Mk. 1,70. Gegen vorhergehenden Betrag eventuell in Briefmarken erfolgt der Versand franco.
Meine **Mytheria-Zugharmonikas** übertreffen in Tonfülle und solider Ausführung jedes andere Fabrikat. **Müller's echte Accordzithern** z. Selbsterlernen, jetzt nur Mk. 12,—, **Spieldosen, Violinen, Schlagzithern,** sowie **diverse Gegenstände mit Musik** zu billigen Preisen, desgl. **sämmtl. Instr. f. Musiker.** Reparaturen aller Instrum. vorzüglichst.
O. C. F. Miether, Hannov. Harmonika- u. Musikinstrum.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.

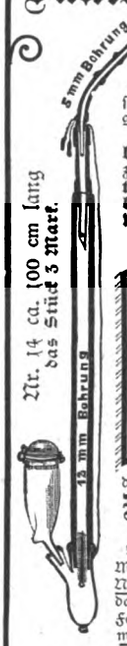
Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd.-Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. **Preisliste franco.**

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**
auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle und direkte Erledigung.**
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner** und **wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.		1	2	3	4	5	
		0.70	1.10	1.25	1.50	2.10	

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

1893er **Garantirt reinen Rheinwein.**
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Unerreicht billig

empfiehlt in großer Auswahl
= Geraer Herrenstoffe =
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Kautionen

ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryffel, Pirna.**

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Fabrikation. **Export.**

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes Versandhaus,
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleisch-extracte } von Liebig,
Fleisch-peptone } „ Kemmerich, „ Denayer, „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin Lysol, Desinfektionspulver Mottenschützer u. Luftreinig. Naphtalin, Insectenpulver Gesundheitsbinden Verbandmittel Windeleinlagen etc. etc.

Eau de Cologne und Betot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel, Lanolin Toilettes Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen in.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphergeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten etc. etc.

Wurstwaaren und Cigarretten.

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2 %, auf alle übrigen Artikel 8 % Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten

---

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt Amts- und Dienst-Kautionen und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

B. Becker in **Seesen** a. H. fabr. allein seit 1880 den anerkannt unübertroffenen **Holländ. Tabak.** Ein 10 Pfd.-Beutel fco. 8 Mk.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen. à Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Weltberühmte
Geraer Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,
Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Kautionen und Kautionsdarlehne
direkt und schleunigst unter coulantesten Bedingungen.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französischestr. 24.

Inhalt: Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71. — Die Arbeitszeit der Eisenbahn-Angestellten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Personalnachrichten. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Feuilleton: Das Segelschiff und die hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 18. Leipzig, den 30. April 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, redaktionell im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Zur Frage der Umnennung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.*)

(Eingesandt aus Baden.)

Ja, wir wissen jetzt auch, wo beim Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein die Glocken hängen, nachdem sie in der Beilage zu Nr. 16 so wohlklingend geläutet haben. Wir haben es mit der Vereinsverwaltung zu thun, die allein zur Zeichnung im Namen des Vereins befugt ist; das heißt also, mit dem Herrn Direktor, dem Präsidenten und, wie es sich gebührt, der Seele der Vereinsverwaltung. Freilich wußten wir das schon vorher, da die ganze Art und Weise der unter dem Schilde des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins geführten Abwehr genau dem Auftreten entsprach, das an dem genannten Herrn auf Verbandstagen zu beobachten war. In diesem Auftreten, welches allerdings so ziemlich auf allen Seiten verstimmt hat, dürfte wohl allein die Ursache zu suchen sein, wenn da und dort, wie die Vereinsverwaltung meint, die Befürchtung besteht, daß auf Seite des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins das Bestreben herrsche, die Oberherrschaft über die anderen Verbandsvereine zu gewinnen oder — fügen wir hinzu — diese in sich aufzusaugen. Eine solche Befürchtung oder überhaupt irgend welche Animosität ist übrigens, wie wir mit aller Bestimmtheit sagen können, nirgends gegenüber dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein als solchem, sondern höchstens gegenüber der gegenwärtigen Zentralleitung desselben vorhanden. Sie dürfte sich in erster Reihe von einem Vorkommnisse auf dem Karlsruher Verbandstage herleiten. Wie sollte man zu einer Animosität gegen den Verein kommen, dessen Entstehung bei den älteren Vereinen so sehr große Freude erregt hat, der so blühende Hoffnungen auf die Einigung der deutschen Eisenbahnbeamten erweckte? Müßte doch der Verband geradezu selbstmörderisch handeln, wenn er den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein von sich abstieße!

Trotzdem die Schriftleitung darauf hingewiesen hat, daß die Voraussetzungen des Artikels in Nr. 16, Beilage, fehlgehen, hat die Vereinsverwaltung auf der Aufnahme desselben bestanden. Sie nimmt an, daß die süddeutschen Vereine und der sächsische Verein beabsichtigten, den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein in dem Falle, daß er zu einer Aenderung seiner Firma nicht geneigt sein sollte, aus dem Verbande auszuschließen. Sie erachtet den Ausschluß sogar als schon jetzt feststehende Thatsache. Es lohnt sich ja gewiß nicht der Mühe, zu betonen oder gar zu beweisen, daß jene Annahme grundfalsch ist. Derselbe Verband, der die Einigung der deutschen Eisenbahnbeamten anstrebt und dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein die Wege zu ebnen geholfen hat, sollte die — trotz allem, was man anders wünschen möchte — erfolgversprechenden Anfänge der Einigung aus Gründen zerstören, welche solchem Ende gegenüber doch nur kleinlich genannt werden könnten! Wenn der sächsische Bezirksverein Leipzig bei seinem Antrage insofern etwas über das Ziel hinausgeschossen hat, als er von der Firmenänderung die Zugehörigkeit des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zum Verbande abhängig gemacht wissen wollte, so hat das an sich noch nichts zu bedeuten. Zunächst hat sich der sächsische Gesammtverein über den Antrag schlüssig zu machen; dann ist die Abstimmung der übrigen Verbandsvereine abzuwarten. Wir glauben, sagen zu dürfen, daß in jener Beziehung der Leipziger Antrag aussichtslos ist. Ohne Zweifel wäre es angebrachter gewesen, dem Antrage die Fassung zu geben, daß der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein zu ersuchen sei, in Anbetracht der hervorgetretenen Umstände die Aenderung seiner Firma zu erwägen. Aber man muß doch, um gerecht zu sein, den großen Unmuth würdigen, den so mancherlei Vorkommnisse, zuletzt die famose Sache mit dem Unfallversicherungs-Rundschreiben, haben erzeugen müssen; man wird dann die in Leipzig gewählte Fassung des Antrages begreiflich finden.

Allerdings wird uns jetzt erzählt, daß es mit diesem Rundschreiben eine äußerst harmlose Sache sei. Ein im Vereinsdienste beschäftigter junger Mann habe einen Bock gemacht — weiter nichts. So, so! Das thut uns aufrichtig leid, umsomehr, als wir den Herrn Direktor als einen Mann kennen gelernt zu haben glauben, der eine scharfe Aufsicht übt und anderen auf die Finger zu sehen pflegt, der aber auch, wie er es im Verbande gezeigt hat, äußerst sparsam ist und deswegen die in Folge jenes Bockes erwachsene überflüssige Portoausgabe lebhaft bedauern wird. Hoffentlich wird der junge Mann ein anderes Mal, wenn ihm wieder ungenaue Aufträge ertheilt werden, nicht noch schlimmere Dinge anstiften. Denn schlimm erschien die Sache. Kein Mensch im sächsischen Vereine und in dem süddeutschen Vereine, der um dieselbe weiß, hat sie für harmlos gehalten. Wenn Dinge sich ereignen, welche eine schlimme Deutung zulassen, und wenn in langer Reihe Dinge vorausgegangen sind, die aufs Aeußerste verstimmt haben, so darf man sich auf Seite der Urheber dieser Begebenheiten über eine am letzten Ende nach langem Zusehen eintretende Reaktion billig nicht wundern. Und nun sollen die sächsischen Kollegen „das Karnickel" sein?

Die Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins rechnet, wie gesagt, mit dem Ausschlusse ihres Vereines aus dem Verbande. Sie nimmt demgegenüber in Erwägung, ob sie nicht durch freiwilligen Austritt das Prävenire spielen soll. Sie will deshalb auf der Generalversammlung des genannten Vereins die Sache zur Sprache bringen und dabei über ihre „Erfahrungen im Verbande und seine Leistungen Auskunft ertheilen." Schreckliche Aussicht für den Verband, sich dort mit seiner ganzen Thatenlosigkeit aburtheilen lassen zu müssen! Ja, es wäre so leicht für ihn gewesen, mehr zu leisten, wenn er nur das Beispiel der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn Beamten-Vereins hätte nachahmen wollen, die so anschaulich „gezeigt, wie Einrichtungen für das Gesammtwohl aller Verbandsangehörigen zu schaffen sind", und zwar mit ihrer vielgepriesenen Unfallsversicherung.

Schade, wirklich schade, daß der Verband verblendet genug war und noch ist, diese Unfallsversicherung nicht nur nicht ohne Weiteres zu übernehmen, sondern sogar, was die Art des bezüglichen Uebereinkommens zwischen der Vereinsverwaltung und einer Versicherungs-Gesellschaft betrifft, für so wenig gut hält, daß er sagt: lieber verzichten wir auf Prämien-Ermäßigung, lieber wollen wir gar keinen Begünstigungsabschluß als so einen, der viel wichtigere Dinge (möglichste Einbeziehung aller vorkommenden Verletzungen in die Entschädigungspflicht, prozeßverhindernde Festlegung der Ansprüche der Versicherten u. s. w.) außer Acht läßt und bei dem der Versicherungsnehmer seine Pflichten und Rechte gegenüber der Gesellschaft erst nach vollzogenem Geschäftsabschlusse erfährt! (Man lese das Protokoll des Karlsruher Verbandstages nach.) Schade allerdings auch, daß die Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins ihren Abschluß im Widerspruche zu einem Verbandsbeschlusse, ohne daß im Verbande eine Verzögerung stattgefunden hatte*), eigenmächtig getroffen und dadurch den Abschluß eines Vertrages von Seite des Verbandes gerade erschwert hat, was bekanntlich zu erquicklichen Auseinandersetzungen führte. Schade ferner, daß der Herr Direktor des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zum Karlsruher Verbandstage, unerachtet eine verbandsseitige Vertragsentwurfs-Vorlage zu Gunsten der Verbindung mit einer anderen Gesellschaft gemacht worden war, einen Vertreter seiner Gesellschaft mitbrachte und

*) Vorliegender Artikel ist nicht uns direkt, sondern dem Hauptvorstande des Sächsischen Vereins zugegangen. Die Veröffentlichung erfolgt auf Grund einstimmigen Beschlusses der Abgeordneten-Versammlung des Sächsischen Landes-vereins. Die Schriftleitung.

*) So ist es nämlich die Wahrheit.

Digitized by Google

mit der Verkündigung dieses freilich etwas ungewöhnlichen modus procedendi, sowie mit dem Vorschlage, seinen Vertreter zu den Berathungen heranzuziehen, in der Versammlung so wenig Anerkennung erntete, daß er nicht einmal eine Antwort erhielt. Erfreulich (weil belustigend) dagegen ist es, daß ein ähnliches Vorgehen von der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins kürzlich hat neu in Szene gesetzt werden sollen.

(Schluß folgt.)

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die Feier der 10. Abgeordneten-Versammlung in Chemnitz am 25. April 1896.

„Wie herrlich sah'n wir sie erblühen.
Die Saat, die man einst ausgestreut!
Nach schweren, gern ertrag'nen Mühen
Der reichste Segen uns erfreut.
Wie regt so frisch sich Geist und Hand,
Und immer fester schlingt das Band
Sich um die Tausende vom Flügelrad."

Dieser Vers aus einem der Kommerslieder der Jubiläumsfeier kennzeichnet so recht die frohe, zuversichtliche Stimmung, welche die zahlreiche, den schönen, festlich geschmückten Rokokkosaal des Hotel Hohenzollern füllende Theilnehmerschaft beseelte. Aus allen Theilen des Landes waren die Abgeordneten des Vereins herbeigekommen, um am Vorabend der Berathungen gemeinsam mit den Mitgliedern und Damen der Ortsgruppe Chemnitz als Gastgeberin das Jubiläum der 10jährigen Wiederkehr der Abgeordnetenversammlungen in feierlicher Weise zu begehen. So manches freudig aufstrahlende Gesicht, so manches herzliche Händeschütteln ließ sich wahrnehmen beim Wiedererblicken alter Freunde und Bekannter. Schon hierin liegt ja eine schöne Festesstimmung, und nun vollends der Anlaß des Zusammentreffens! Kurz nach 8 Uhr eröffnete der Vorsitzende des Bezirkes Chemnitz den Kommers mit herzlichen Willkommensworten und dem Ausdruck des Dankes für die überaus zahlreiche Betheiligung, und nach den das Programm einleitenden musikalischen Darbietungen „König Albert-Marsch" und „Gott grüße Dich," letzteres vom Eisenbahn-Beamten-Gesangverein gesungen, betrat Herr Schuldirektor Gesell-Chemnitz das Rednerpult, um die Festrede zu halten. Ausgehend von dem kurz vorhergegangenen Geburtstag König Alberts, führte Redner zunächst aus, welch' schöne Sache es um die Treue ist. Wie alljährlich an Königs Geburtstag im Lande, so feiert sie heute hier im Verein ihre Triumphe. Mit geistreichen Worten, wahren Blitzesfunken, hob Redner hervor, daß ihm kein Verband bekannt sei, der so glänzend in so kurzem Zeitraum herauswuchs wie der Sächsische Landesverein. Das 19. Jahrhundert steht im Zeichen des Verkehrs und des korporativen Zusammenschlusses; der wichtigste Theil des staatsbürgerlichen Lebens stützt sich mehr und mehr auf diesen, und unter einer weisen Regierung muß die Entwickelung immer eine segensreiche sein. Auf den weiten Zweck seiner Rede übergehend, schildert Redner die Verdienste des Wettiner Herrscherhauses um Kunst und Wissenschaft und die nationale Entwickelung. Sind die ersteren allgemein unbestritten, so werden heute namentlich von der preußischen Geschichtsschreibung manche Wettiner hinsichtlich der letzteren noch verkannt. Zurückschauend in die Geschichte wurden genannt Friedrich der Weise, Kurfürst Moritz, Johann Friedrich I., Friedrich August der Gerechte, Johann Friedrich II., Herzog Karl August von Weimar, König Albert, Herzog Ernst von Gotha, die sämmtlich unbestritten neben noch zahlreichen anderen Wettinern unvergängliche, zum Theil bahnbrechende Verdienste um Kunst und Wissenschaft haben, zum Theil aber hervorragend in Bezug auf die nationalen Ziele gewesen sind. Eine ganze große Galerie berühmter Künstler und Gelehrter ließ Redner vor unserem geistigen Auge aufsteigen, die sämmtlich auf sächsischen Höfen lebten oder sonstwie zu ihnen in Beziehung standen, und schilderte sie in kurzen markanten Zügen. Wieder überleitend zur Bedeutung des heutigen Festes, schloß Redner mit dem geistreichen Ausspruch eines großen Musikers über die Gesetze der Harmonie: Es liegt im Wesen der Harmonie, daß nicht Alles einen Klang habe, sondern daß es im Einklang stehe. Mit Bezug hierauf wünschte Redner dem Vereine stete Harmonie, die zu weiterer reicher Blüthe und Fortentwickelung führen werde. Der losbrechende, stürmische Beifall möge dem Herrn Direktor Gesell als bester Dank für seine fesselnde Vortragsweise gegolten haben. Es sei ihm auch hierdurch noch herzlich gedankt.

Im weiteren Verlaufe sprach Herr Möbius-Leipzig auf den verdienstvollen Gründer des Vereins, Herrn Max Fischer. Als eine kleine Anzahl Chemnitzer Kollegen vor 10 Jahren zur Begründung des Sächsischen Eisenbahn-Beamten-Vereins aufforderte, da haben wohl nur Wenige daran denken können, welche ungeahnte Entwickelung wir in dem verflossenen verhältnißmäßig kurzen Zeitraume nehmen konnten, und es erscheint beinahe einem Räthsel gleich, wenn wir die uns heute zu Gebote stehenden großen Kapitalsummen betrachten, welche heute unser Eigenthum geworden sind.

Wohl mußten vorher viele Vorurtheile und manche engherzige Anschauungen unserer Kollegen selbst bekämpft werden, und auch heute noch giebt es eine große Zahl von Pessimisten, die noch nicht die weittragende Bedeutung unserer Errungenschaften erkennen, doch ist auch hierin zweifellos eine Wandelung zum Besseren zu erreichen, wenn die Männer, welche in die leitenden Organe gewählt werden, nicht nur mit Thatkraft, sondern auch mit weitschauenden Sinnen und mit Idealismus begabt, an dem weiteren Ausbaue unseres Werkes fortarbeiten. — Alles das, was wir heute besitzen, haben wir einem Manne zu danken, der mit fester Hand eingriff, mit einem besonders klaren und ausdauernden Willen begabt, eine hohe ideale Natur bekundend, dem Sächsischen Eisenbahn-Beamtenstande eine Achtung zu verschaffen und ihn auf eine Höhe zu bringen, welche die ungetheilte Bewunderung auch anderer deutschen Brudervereine erregt hat. — Sie Alle wissen, daß dies Niemand anderes sein kann als „unser Max Fischer"! Ihm und seiner treuen Lebensgefährtin sei im Namen der 6½ Tausend Mitglieder des Vereins aus treuem Herzen Dank gezollt. In das Hoch stimmten Alle mit Jubel ein.

Dem Verein, seinem ferneren Blühen und Gedeihen galt das Hoch des Herrn Inspektor Le Mang-Sebnitz. Herr Hauptvorstand Fischer sprach seinen herzlichen Dank für die ihm und seiner Gemahlin dargebrachte Ehrung aus, doch müsse er ein gut Theil davon seinen wackeren, allzeit bereiten Mitarbeitern und deren gewiß nicht selten auch Opfer bringenden Frauen zuschieben. Nicht minder dankte er dem Herrn Festredner, den Dichtern der Festlieder und den Veranstaltern des Festes. Den Mitarbeitern und ihren Frauen gelte sein Hoch. — Herr Stations-Aufseher Müller-Leipzig widmete ernste und eindringliche Worte der Kollegialität und erzielte damit eine tiefgehende Wirkung: „Fahret auf die Höhe!" Diesen Spruch können wir nunmehr auch auf unseren Verein anwenden. Fest ist der Grund desselben gefügt, ein ausgezeichneter Baumeister — es gab keinen besseren — hat ihn mit wackeren Gehilfen gelegt und auf demselben einen schönen Bau begonnen. An uns ist es nun, mit dem Meister freudig und fleißig weiter zu bauen und der Höhe zuzustreben. Was gehört aber, liebe Mitglieder, vor allem dazu, um die Höhe zu erreichen und die Kräfte zur Fahrt dahin nicht erlahmen zu lassen?

Doch vor Allem, daß Einer dem Anderen liebevoll beisteht und Einer dem Anderen die Arbeit nach besten Kräften, erleichtern hilft, daß der Klügere und Stärkere dem Unerfahrenen und Schwächeren seine Unterstützung leiht, nicht aber, daß der Stärkere den Schwachen niederdrückt und ihm die Theilnahme an der Fahrt nach der Höhe zur Unmöglichkeit macht. Es ist mir, liebe Mitglieder, nachdem ich manche Erfahrung in unserem Vereinsleben gesammelt habe, ein Bedürfniß geworden, die gegebene Mahnung einmal an alle Mitglieder zu richten. Wenn ich den heutigen Abend dazu benutze, so glaube ich, ist diese Stunde, in welcher wir nach beschwerlicher Fahrt und nach Aufrichtung der mächtigen Grundpfeiler unser erstes Richtfest feiern, besonders geeignet, uns zu fragen: „Konnte die Arbeit nicht leichter sein, haben wir uns immer bestrebt, unsern Mitarbeitern im Vereine nach besten Kräften Unterstützung zu leihen, haben wir es vielleicht daranfehlen lassen, oder haben wir ihnen gar die Arbeit erschwert, durch Kleinlichkeiten verleidet und Lust und Freude an der Mitarbeit genommen?

Mit ein paar Worten: „Lassen wir alle Unfreundlichkeit bei Seite, erkennen wir das Verdienst an, und pflegen wir, unter gegenseitiger Achtung, zum Gedeihen des Vereins und zum Segen für alle Mitglieder echte und rechte Kollegialität! Mit dieser werden wir am leichtesten nach der Höhe fahren. Erfordert die Fahrt aber noch Mühe und Arbeit, so wollen wir sie in Kollegialität mit Lust und Liebe thun. Deshalb bitte ich Sie, liebe Mitglieder, zur Bethätigung dieser Gesinnung bei unserer Jubiläumsfeier mit mir in den Ruf einzustimmen:

„Die Kollegialität allzeit hoch! hoch! hoch!"

Einen wahren Beifallsjubel erweckte auch Herr Direktor Gesell mit einem von echtesten Humor durchwirkten und gerade deshalb ernsten Trinkspruch auf die „Musketiere des Eisenbahndienstes" auf alle die kleinen Beamten, die Weichensteller, die Bahnwäretr, die Schaffner und Bremser u. s. w., die tagaus, tagein unverdrossen ihren verantortungsvollen Dienst thun und die Sicherheit des Eiisenbahnwesens aufrecht erhalten. Sie sind es, von denen man in der Regel am wenigsten vernehme, wie aber das Wort zutreffe: diejenige Hausfrau ist die beste, von der man am wenigsten spricht, so gelte das auch oon dem Heer der kleinen Beamten und Arbeiter, den Musketieren des Eisenbahndienstes, sie leben hoch, hoch, hoch!

Digitized by Google

Auf den Begründer und Redakteur des Vereinsorgans, die Deutschen Verkehrs-Blätter, brachte Herr Magazinverwalter Möbius einen Trinkspruch aus, in welchem er das Wirken desselben für die Interessen der deutschen Eisenbahn-Beamten würdigte. — Noch eine Reihe, in die Fidelitas hinüberspielender Trinksprüche folgten: so der des Herrn Metzner-Dresden auf den Festausschuß, des Herrn Altherr-Chemnitz auf die Frauen und des Herrn Gesell auf die Vereinssänger und die Musiker, die das Konzertprogramm so vortrefflich durchführten.

Gestattete es der Raum, so gäben wir noch eine Blüthenlese aus den von Mitgliedern gedichteten Kommersliedern, die allgemein eine frohe, begeisterte Stimmung hervorriefen, den Dichtern gewiß der schönste Lohn. Allen, die zum herrlichen Gelingen des schönen Festabends beitrugen, sei noch hierdurch herzlich gedankt, und nun schließen wir mit dem Zuruf des Kommersliedes Nr. 2:

„Stoßt an, der Verein, er soll leben, hurra hoch!
Wir wissen, was wir geschaffen zur Zeit,
Es blüh' und gedeihe auch fernerweit,
Hoch leb' der Verein!"

Ortsgruppe Neustadt i. Sa.

Am 23. d. Mts. versammelten sich zum ersten Male die Mitglieder nebst Familienangehörigen der neugegründeten Ortsgruppe in der hiesigen Bahnhofs-Restauration, um den Geburtstag Sr. Majestät des Königs festlich zu begehn. Die hierzu benützten Räumlichkeiten waren der Feier entsprechend recht geschmackvoll dekorirt und gewährten einen prächtigen Anblick, sodaß sie zum Gelingen des Festes viel mit beitrugen. Herr Bahnhofs-Inspektor Seifert eröffnete die Feier mit einer Festrede, welche in einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät den König ausklang, worauf ein Vers der Sachsenhymne gesungen wurde. Im Weiteren unterhielten Deklamationen ernsten und heiteren Inhalts, Klaviervorträge und verschiedene geschickt ausgeführte Taschenspielerkünste die zahlreich Anwesenden auf das Trefflichste, und man schied in den späten Nachtstunden von einander mit dem Bewußtsein, recht frohe und gemüthliche Stunden verlebt zu haben.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover. Bezirk Bremen.

In der am 12. April abgehaltenen Versammlung wurden die Satzungen des Ortsbezirks dahin ergänzt, daß den Hinterbliebenen eines verstorbenen Mitgliedes 50 Mk. Beihilfe aus der Vereinskasse gezahlt werden sollen. Stirbt ein Mitglied, so wird aus der Vereinskasse ein würdiger Kranz beschafft, welcher hinter dem Sarge von Kollegen des Verstorbenen getragen werden soll. Stirbt die Frau eines Mitgliedes, so wird ein Kranz beschafft, welcher auf den Sarg gelegt wird. Die Beiträge erhöhen sich dadurch um 25 Pfg. vierteljährlich und um einen einmaligen Beitrag von 1 Mk. Diejenigen, welche erst nach dem 1. Juli d. J. als Mitglied eintreten, haben dagegen einen einmaligen Eintrittsbeitrag von 2 Mk. bis 35. und von 8 Mk. mit dem 50. Lebensjahre zu entrichten. Im Alter von über 50 Jahren werden in der Sterbebeihilfekasse nach dem 1. Juli Mitglieder nicht mehr aufgenommen. Sodann wurden mehrere Zeichnungen für die Vereinsfahne vorgelegt; jedoch wird die Vergebung letzterer erst in der nächsten Versammlung erfolgen, welche wegen der Sommerferien wahrscheinlich am ersten Sonntag im Juli stattfindet. Sodann referirte Herr Martin noch über die Rechtshilfsabtheilung und betonte, daß die Unfälle meistens erst dann angemeldet würden, wenn alle Spuren verwischt sind. Ein Unfall muß dem Vorstande stets sofort angemeldet werden. — Für den 4. Juli ist ein Sommerfest in der Central-Halle vorgesehen.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Im Einverständnisse mit allen Verbandsvereinen und dem Wunsche des gastgebenden Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins (Ortsbezirk Berlin) entsprechend, ist für den in Berlin abzuhaltenden **VI. Verbandstag** die Zeit **vom 6.—9. August ds. Js.** angesetzt worden.

Alle Vereine werden um Einsendung der Jahresberichte (§ 12 der V.-S.) **bis thunlichst 1. Juni d. J.** gebeten.

Gemäß § 10 der Verbandsordnung müssen etwaige Anträge ebenfalls **bis zu dieser Zeit** (2 Monate vor dem Verbandstage) dem Verbandsvorstande zugegangen sein.

Bei dieser Gelegenheit wird um baldigste Einsendung der Beantwortungen auf die gemäß Beschlusses des Wiener Verbandstages in der Frage der Errichtung von Kautions-Darlehens- oder Bürgschaftskassen vom Verbandsvorstande unterm 31. Oktober v. Js. angestellten Erhebungen gebeten, mit denen verschiedene Vereine noch im Rückstande sind.

Chemnitz, den 24. April 1896. **Der Verbandsvorstand.**
Max Fischer, Vors.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Auf 7176 Mitglieder in 185 Bezirken bezifferte sich nach der in Nr. 3 der Verkehrs-Blätter vom 16. Januar dieses Jahres veröffentlichten Statistik der Bestand unseres Vereins. Es zeugt dieses von dem guten Aufschwung desselben in dem letzten Jahre. Zu unserer Freude sind wir auch jetzt in der Lage, die fernere gute Entwickelung des Vereins konstatiren und mit nachfolgenden Zahlen belegen zu können. 3 Bezirke sind seit Januar eingegangen, bezw. 2 derselben mit Nachbarbezirken vereinigt. Neu gebildet wurden 9 Bezirke, so daß die Gesammtzahl derselben jetzt 191 beträgt. Eingetreten sind in dieser Zeit 718 neue Mitglieder, ausgeschieden 183. Der wirkliche Zugang beträgt also 718—183=535 und die Gesammtzahl der Mitglieder 7176+535=7711. Dieses erfreuliche Ergebniß hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Vereins, von großem Werth für alle Mitglieder, verdanken wir nicht zum Wenigsten der vorzüglichen Mitwirkung der Herren Vertrauensmänner, welchen an dieser Stelle unseren Dank auszusprechen uns eine angenehme Pflicht ist.

Den Abgang von 183 Mitgliedern müssen wir auf dieselben Ursachen zurückführen, wie sie schon früher bekannt gegeben sind. Sonderbestrebungen einzelner Beamten-Kategorien haben hier zum Theil mitgewirkt. Es mußte aber auch eine ganze Anzahl lässiger Zahler gestrichen werden. 12 Mitglieder sind wegen Pensionirung ausgeschieden. 3 Mitglieder sind aus dem Eisenbahndienst entlassen, 2 freiwillig aus dem Dienst geschieden. 6 Mitglieder haben wir durch den Tod verloren, von welchen leider 3 ihr Leben durch Unglücksfälle im Beruf eingebüßt haben. Die Familien dieser letzten drei sind bedauerlicher Weise in Noth zurückgeblieben. Die betreffenden Beamten hatten von der wohlthätigen Einrichtung der Unfallversicherung keinen Gebrauch gemacht. Es ist dies wieder eine nicht zu unterschätzende Mahnung an alle Diejenigen, welche den Gefahren des äußeren Betriebsdienstes ausgesetzt sind, Fürsorge für ihre Familien zu treffen. Es hat uns eine ganz besondere Genugthuung bereitet, den hinterbliebenen Familien eine kleine Unterstützung gewähren zu können. Unter den 183 ausgeschiedenen Mitgliedern befanden sich nach ihren Stellungen: 8 Stations-Vorsteher 1. u. 2. Kl., 3 Expeditions-Vorsteher, Expedienten und Einnehmer, 1 Eisenbahn-Sekretär, 73 Stations-Verwalter, Assistenten, Diätare, 7 Telegraphisten, 6 Betriebs-Sekretäre, 1 Kanzlist, 3 Bahnmeister, 1 Werkmeister, 6 Zugführer und Packmeister, 23 Lokomotivführer, gepr. Heizer und Heizer, 3 Wagenmeister, 6 Rangirmeister und Rangirer, 16 Schaffner und Bremser, 26 Weichensteller 1. u. 2. Kl. Bahnwärter 2c.

Unter den 718 neu eingetretenen Mitgliedern befanden sich: 1 Direktor (Privatbahn), 1 Rechnungsrath, 12 Stations-Vorsteher 1. u. 2. Kl., 12 Expedienten, Einnehmer, 34 Bahnmeister, 5 Techn. Eisenbahn-Sekretäre, 23 Telegraphisten, 1 Zeichner, 2 Kanzlisten, 3 Materialien-Verwalter, Magazin-Aufseher, 13 Bureau-Diätare, Betriebs-Sekretäre, 170 Stations-Verwalter, -Assistenten, -Diätare, 125 Haltestellen-Aufseher, Weichensteller 1. u. 2. Kl., Bahnwärter, 10 Lokomotivführer und Heizer, 40 Zugführer und Packmeister, 7 Werkmeister und Werkführer, 20 Lademeister, 11 Wagemeister, 79 Schaffner und Bremser, 43 Rangirmeister und Rangirer, 4 Portiers, 2 Nachtwächter, 3 Maschinenwärter.

An sämmtliche Herren Vertrauensmänner und Vereinsmitglieder richten wir die Bitte, fest und treu zur Vereinsfahne zu halten und durch Anwerbung neuer Mitglieder zu helfen, den Verein zum Segen des Beamtenstandes zu immer größerer Entwickelung zu bringen.

Hannover, im April 1896.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor. — Schwitzky, Buchhalter.

An S. in B., L. in O. und Andere.

Betr. Sterbekasse auf Umlageverfahren.

Ihre Anfragen, weshalb wir denn nicht ebenfalls vorerst eine Sterbekasse auf Umlageverfahren eingerichtet haben, finden Beantwortung durch die Briefkastennotiz in Nr. 16 der Verkehrs-Blätter. Da aber Ihnen sowohl, als den übrigen Fragestellern die betr. Ausführungen entgangen zu sein scheinen, so wollen wir den Wortlaut des § 360,9 St.-G.-B. hier wiederholen:

„Wer gesetzlichen Bestimmungen zuwider ohne Genehmigung der „Staatsbehörden Aussteuer-, Sterbe- oder Wittwenkassen, Ver„sicherungsanstalten oder andere dergleichen Gesellschaften oder „Anstalten errichtet, welche bestimmt sind, gegen Zahlung eines

Digitized by Google

„Einkaufsgeldes oder gegen Leistung von Geldbeiträgen beim „Eintritte gewisser Bedingungen oder Fristen, Zahlungen an „Kapital oder Rente zu leisten —

„werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft bestraft." —

Nur noch etwas Geduld; in unsere Sterbekassen-Angelegenheit haben auf unser Ansuchen höhere Herren, u. A. auch der Herr Direktions-Präsident Kranold, in jüngster Zeit eingegriffen, wovon der Erfolg nicht ausbleiben wird.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Ortsgruppe Goslar.

Die auf den 3. Mai cr. festgesetzte Monatsversammlung fällt aus. Dieselbe soll nach der in Hannover stattfindenden Generalversammlung abgehalten werden.

Der Vorstand.
J. A.: Köhler, Schriftführer.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Gemäß § 22 der Satzungen werden hierdurch die Beschlüsse der am 26. April cr. abgehaltenen 10. ordentlichen Abgeordneten-Versammlung zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde Namens aller Bezirksvereine von Herrn Magazin-Verwalter Möbius in Leipzig der Antrag gestellt:

„In dankbarer Anerkennung der Verdienste des Herrn Eisenbahn-Sekretär Max Fischer um die Entstehung und die Entwickelung des Vereins der Beamten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ist aus Mitteln der Kasse des Landesvereins ein Betrag von 10000 Mark zu einer

„Max Fischer-Stiftung"

festzulegen, deren Erträge zu Stipendien und Wohlthätigkeitszwecken nach Bestimmung des Herrn Fischer und eines Beirathes, bestehend aus den jeweiligen Vorsitzenden der Vorstände der Bezirksvereine, zu verwenden sind.

Die Feststellung der Stiftungs-Urkunde bleibt einem Ausschusse, bestehend aus den Vorsitzenden der Bezirksvorstände, vorbehalten,"

welcher Antrag einstimmig zur Annahme gelangte.

Zu Punkt 2 und 3 der Tagesordnung. Die Jahresrechnung für 1895 wurde auf Antrag der bestellten Revisoren richtig gesprochen.

Zu Punkt 4 wurde beschlossen, der allgemeinen Unterstützungskasse gemäß § 8 Abs. a der Satzungen wiederum 8000 Mk. als regelmäßigen Beitrag und weitere 5000 Mk. aus Anlaß des 10jährigen Bestehens des Vereins als Jubiläumsgeschenk, zu überweisen.

Zu Punkt 5 und 6. Die Jahresrechnung der besonderen Wittwen- und Waisenkasse wurde auf Antrag des bestellten Ausschusses richtig gesprochen und dem Hauptvorstande Entlastung ertheilt.

Ein hierzu gestellter Antrag:

„Hinterlassenen von Mitgliedern der besonderen Wittwen- und Waisenkasse auf die ihnen nach § 5 der Ordnung für die allgemeine Unterstützungskasse zustehenden laufenden Jahresunterstützungen als Abschlag für die ersten 2 Jahre und sofort nach dem Ableben des Mitgliedes 2 Jahresraten in Höhe des nach § 4 der vorgenannten Ordnung zu gewährenden Sterbefallgeldes als solches auszuzahlen und erst vom 3. Jahre nach dem Ableben des Mitgliedes mit den laufenden Unterstützungen nach § 5 zu beginnen."

wurde, weil nicht auf der Tagesordnung stehend, nicht in Berathung gezogen. Es wird dem Antragsteller die Wiedereinbringung zur nächsten Abgeordnetenversammlung anheimgestellt.

Zu Punkt 7. Die vom Preßausschuß geforderten 500 Mk. wurden einstimmig bewilligt.

Zu Punkt 8a wurde der vom Chemnitzer Bezirksvorstand gestellte Antrag auf Einsetzung einer Kommission unter Zuziehung der Vorstände der in Frage kommenden 2 Krankenkassen (siehe Beiblatt zu Nr. 13 der Deutschen Verkehrs-Blätter Seite 143) einstimmig angenommen.

Zu b wurde beschlossen, die Einrichtung einer Kautions-Bürgschaftsgenossenschaft als dem Interesse der Beamtenschaft am meisten entsprechend, anzustreben und das deswegen Nöthige einzuleiten.

Zu Punkt 9a und b. Die gestellten Anträge wurden zurückgezogen, dafür aber einstimmig beschlossen, in anderer Weise wirksam für das Vereins- und Verbandsorgan einzutreten, auch die diesseitigen Vertreter zu beauftragen, auf dem nächsten Verbandstage auf eine Verständigung der mitbetheiligten Vereine unter einander hierauf hinzuwirken.

Punkt 10 wurde durch die beschlossene Max Fischer-Stiftung als erledigt erklärt.

Punkt 11. Der vom Bezirksverein Leipzig gestellte Antrag, begründet durch gewisse, in den letzten Nummern des Verbandsorgans verschiedentlich erwähnte Vorkommnisse, die beunruhigende Auslegungen gestatten und in ihren Folgen geeignet sind, schädigend auf die gedeihliche Entwickelung des Verbandes zu wirken, sowie das gute Einvernehmen und einträchtige Zusammenwirken der ihn bildenden Vereine zum Besten des Standes zu stören, lautend:

„Den preußischen Kollegen im Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereine zu Hannover ist der Wunsch nahezulegen, durch eine zutreffendere Benennung ihres Vereines, die sich dem Rahmen und der Organisation der anderen deutschen Landesvereine und damit dem durch alle Vereine gebildeten Verbande anpaßt und einfügt, den in Folge obiger, von der Leitung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover hervorgerufenen Bedenklichkeiten 2c. entstandenen unsicheren und unerfreulichen Zustand durch einen Akt der Kollegialität zu beseitigen"

wurde einstimmig angenommen.

Dabei ist ausdrücklich zu betonen, daß dieser Beschluß keinesfalls ein Mißtrauen in die Gesinnungen der preußischen Kollegen gegenüber den sächsischen und süddeutschen Kollegen, oder gegen die Zwecke und Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover ausdrücken soll, daß vielmehr auf kameradschaftliches Zusammenwirken mit den preußischen Kollegen zum Wohle und zur Ehre des Standes der Deutschen Eisenbahn-Beamten innerhalb des geschlossenen Bundes nach wie vor der höchste Werth gelegt wird.

Punkt 12. Die Bestätigung des Wieder-Anschlusses des Vereins an den Verband Deutscher Beamtenvereine in Berlin wurde einstimmig ausgesprochen.

Punkt 13. Es wurde beschlossen, die Beschickung des sechsten Verbandstages des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine in Berlin in gewohnter Weise eintreten zu lassen.

Punkt 14. Zur Theilnahme am Verbandstage des Verbandes Deutscher Beamten-Vereine in Halle a. S. wurden die Vorsitzenden des Hauptvorstandes und des Bezirksvereins Dresden abgeordnet.

Punkt 15, 16 und 17. Die Inhaber dieser Aemter wurden zum Theil wieder gewählt, zum Theil durch Neuwahl ergänzt.

Chemnitz, den 26. April 1896.

Max Fischer, Vors. — Ernst Dietze, Kass. — Carl Junghanns, Schriftf.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Die Bezirksvereine werden um baldige Einsendung der Jahresberichte ersucht, weil davon die rechtzeitige Fertigstellung des Berichts für die **am 21. Juni in Ulm** stattfindende **Landesversammlung** abhängt. Die Tagesordnung für letztere wird so bald wie möglich veröffentlicht. Noch vor der Landesversammlung wollen die Neuwahlen, insbesondere die Namen der Bezirksabgeordneten, hierher bekannt gegeben werden. Den Letzteren wird bekanntlich zum Besuch der Landesversammlung freie Fahrt gewährt, was hiermit in Erinnerung gebracht wird.

Mit kollegialer Begrüßung!

Stuttgart, den 26. April 1896.

Für den Landesvorstand:
Fraenkel.

Bezirk Stuttgart.

Die diesjährige **Hauptversammlung** findet am **Montag, den 4. Mai**, Abends 8 Uhr im Vereinslokale statt. Die Tagesordnung wird durch besonderes Rundschreiben bekannt gegeben.

Stuttgart, den 24. April 1896. **Der Ausschuß.**

Hessischer Eisenbahn-Beamten Verein.

Am 21. dss. Mts. Nachmittag 3 Uhr hat im Restaurant Bierbauer zu Frankfurt a. M. eine Vorstandssitzung stattgefunden, zu welcher auch eine Anzahl eingeladener Mitglieder erschienen war.

Beschlossen wurde:

1. Eine Eingabe zu richten an die Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn, sowie an das Gr. Hess. Ministerium, betreffend: a. die Wünsche Nichtangestellter bezügl. ihrer zukünftigen Gehalts- und Pensionsverhältnisse, b. die Wünsche Nichtangestellter bezügl. ihrer Uebernahme beim Eintritt der bevorstehenden Verstaatlichung.
2. Die Fortsetzung der Verhandlungen mit dem „Eisenbahnbeamten-Verein Darmstadt", zwecks Gründung eines Landesverbandes.
3. Die Einleitung erforderlicher Schritte zur Bildung einer Sterbekasse und Vorlage eines Statutenentwurfs bei nächster Zusammenkunft.
4. Eine Kranzspende auf Kosten der Vereinskasse beim Ableben eines Vereinsmitgliedes, (die Besorgung derselben ist Sache des betr. Bezirksobmanns).
5. Neueintheilung der Lesezirkel u. a. m.

Die nächste Vorstandssitzung findet am 23. Juni zu Darmstadt statt.

Der Vorstand.

Magnus, I. Vors. — Appel, II. Vors. — Ferkinghoff, Schriftf.

Digitized by Google

Nr. 19. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 7. Mai 1896. München.

Vom preußischen Eisenbahnwesen.

Die große Anzahl der Kritiken über den Stand des preußischen Eisenbahnwesens in den letzten drei bis vier Jahren läuft im Wesentlichen auf Bemängelungen hinaus, denen zum vorwiegenden Theil die Berechtigung um so weniger abgesprochen werden kann, als sie auch gleichzeitig den Grund, weshalb es so ist, mit angeben. Das, was hierüber in den Verkehrs-Blättern im Jahre 1892 (vergl. die Nrn. 46 ff.: „Die preußische Thronrede und die Eisenbahnen") gesagt worden ist, trifft heute trotz so langen Verlaufes nur noch mehr zu, und nur die Neuorganisation, der wir von Anfang an vollste Sympathie entgegengebracht haben, bildet einen Lichtblick, vielleicht aber auch nur deshalb, weil sie eher Gewinn versprach und deshalb von vornherein im fiskalischen Interesse lag. Im Ganzen hat das preußische Eisenbahnwesen, soweit es den Betrieb ausmacht, das Mißgeschick, aus dem alles frische Leben und Aufstreben ertödtenden Formalismus des Maybach'schen Regimes in die Gewalt des nicht minder lähmenden fiskalischen Interesses zu gerathen; und so sehen wir denn die Hoffnungen, die man in dieser Hinsicht auf das einsichtsvolle Wesen und das vortreffliche Können des Nachfolgers zu hegen wagte, mehr und mehr dahinsinken, in dem schmerzlichen Ahnungsgefühl, daß vielleicht alle schöne Zuversicht auf das goldene Zeitalter des Staatsbahnwesens noch vergeblich ist. —

Was wir damals schon ausgesprochen, bestätigt, insoweit es nicht trotzdem noch besser geworden ist, heute in annähernd demselben Sinne eine Auslassung des durch seine Essays bekannten Herrn Eisenbahn-Direktor de Terra. In einem Artikel der Nr. 81 der „Kritik" wendet sich derselbe zunächst gegen den der preußischen Eisenbahn-Verwaltung gemachten Vorwurf der völligen Stagnation, aber offen erkennt er vorhandene Schäden an, indem er Folgendes ausführt:

„Dem bureaukratischen Zopf, unter dessen Länge und Schwere manch Einer geseufzt hat, ist gründlich zu Leibe gegangen worden. Der frühere schwerfällige Formenkram macht im Verkehre mit dem Publikum wie innerhalb der Verwaltung selbst in immer größerem Maaße den kürzeren und einfacheren Formen Platz, wie sie im geschäftlichen Leben üblich sind. Die Auffassung, daß, was nicht in den Akten, überhaupt nicht vorhanden sei, verliert immer mehr an Geltung, und an die Stelle eines umfangreichen, zeitraubenden und kostspieligen Schriftwechsels tritt mit bestem Erfolge, zum Nutzen der Sache, wie der betheiligten Personen in wachsendem Umfange der Weg persönlicher Ermittelung und Verhandlung. Schon jetzt nach verhältnißmäßig kurzer Zeit, in der sich die durchgreifende und bahnbrechende Vereinfachung der Verkehrsformen noch nicht überall in dem wünschenswerthen Maaße hat einbürgern und festsetzen können, schon jetzt wird sie in den Kreisen der Verkehrsinteressenten äußerst angenehm empfunden. Und wenn es damit auf dem erfolgreich beschrittenen Wege, in dem eingeschlagenen Tempo weitergeht, wird es nicht gar zu lange dauern, bis die Verwaltung auch in dieser Beziehung den besten englischen und amerikanischen Mustern kaum noch etwas nachgiebt.

Damit ist aber nichts Unwesentliches erreicht, wie es Manchem scheinen könnte. Die Form, in der sie angefaßt und behandelt wird, ist für die Sache selbst von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Eine andere Frage ist es freilich, ob sich die Hoffnungen und Erwartungen, die seinerzeit an das Verstaatlichungswerk geknüpft worden sind, in vollem Umfange erfüllt haben. Auch in den Kreisen der Regierung ging man damals von der Auffassung aus, daß die Eisenbahnen gleich etwa den Landwegen öffentliche Anlagen seien, einzig und allein dazu bestimmt, der allgemeinen Wohlfahrt zu dienen, unbekümmert darum, ob sie ihre Selbstkosten einschließlich einer landesüblichen Verzinsung ihres Anlagekapitales, aufbringen oder nicht. Der ungeheure finanzielle Erfolg, der sich in einem fast von Jahr zu Jahr oft sehr beträchtlich steigernden Gewinnüberschusse über diese Selbstkosten ausdrückt, ist dem verdienstvollen Leiter des großen Verstaatlichungswerkes wohl selbst völlig überraschend gekommen. Immerhin wird sein scharfer Blick schnell erkannt haben, daß dieser Gewinnüberschuß und seine Verwendung für allgemeine staatliche Zwecke, statt etwa allein zu weiteren Verbesserungen und Erleichterungen des Verkehres, vollauf berechtigt ist. Einmal, weil er nicht wie früher die Taschen einiger Aktionäre füllt, sondern die Regierung der Nothwendigkeit überhebt, die Steuerschraube vielleicht an einem Ende anzuziehen, an dem sie ohnehin schon als drückend empfunden wird, sodann, weil die Verkehrsmittel gerade den wirthschaftlich leistungsfähigeren Kreisen den meisten Nutzen bringen, die Einnahmen der Verkehrsmittel zum größten Theile aus ihren Taschen fließen, und ihre Besteuerung durch Tarife, die mehr als die Selbstkosten decken, mindestens so lange nicht verwerflich ist, als Gegenstände des täglichen Bedarfes und Verbrauches der Massen einer Besteuerung unterliegen, die die Aermeren viel härter trifft als die Wohlhabenderen, weil sie einen viel größeren Theil ihres Einkommens in Anspruch nimmt. Zuzugeben ist, daß die Staatseisenbahnverwaltung durch die Schwierigkeit, im preußischen Staatshaushalte das wünschenswerthe Gleichgewicht herzustellen und zu erhalten — sehr wider ihren Willen und sicherlich zu ihrem großen Bedauern — immer mehr in die Rolle der bekannten Milchkuh für den allgemeinen Staatssäckel hineingedrängt worden ist. Zuzugeben ist ferner, daß sie dadurch ihrer eigentlichen und hauptsächlichsten Aufgabe, durch Erleichterung und Belebung des Verkehres der öffentlichen Wohlfahrt zu dienen, mehr und mehr entfremdet wird. Und ebenso wenig läßt sich

Digitized by Google

leugnen, daß die bittere Nothwendigkeit, die klaffenden Lücken im großen Steuersäckel zu füllen, hier und da zu einer Sparsamkeit führt, die kaum als wirthschaftlich anzuerkennen ist, weil sie, nur um für den Augenblick größere Aufwendungen zu vermeiden, sich auf das zur Zeit Allernothwendigste und Unentbehrlichste beschränkt und vor durchgreifenden Umgestaltungen zurückschreckt, die über kurz oder lang doch unvermeidlich sind.

Auch das Personal der Verwaltung wird von diesem Zustande in Mitleidenschaft gezogen. Wenn es, zum großen Theile in sehr dürftiger Lage und unter sehr kärglichen Besoldungsverhältnissen, gleichwohl von einer Pflichttreue beseelt ist, der in der Ruhmesgeschichte der altpreußischen Ueberlieferungen ein hervorragender Platz gebührt, so sollte ihre opferwillige Hingabe doch nicht auf eine zu harte Probe gestellt werden und möglichst bald auch die wohlverdiente klingende Anerkennung finden.

Die langersehnten Verbesserungen und Verbilligungen unseres Güter- u. Personentarifwesens, die fast in allen Kreisen der Bevölkerung als dringend nothwendig erkannt werden, weil von ihnen nicht nur die Beseitigung so offenkundiger Uebelstände und Widersprüche, sondern auch eine wirksame Förderung der allgemeinen Wohlfahrt und, zu guterletzt, auch nicht geringe Vortheile für die Verwaltung selbst erwartet werden, diese wichtigen und nutzbringenden Reformen werden gleichfalls durch den bedauerlichen Zustand bedingungsloser Abhängigkeit von der allgemeinen Finanzlage hintangehalten, in den die Eisenbahnverwaltung allmählich immer tiefer hineingerathen ist. Hoffentlich sind die Befürchtungen des Berichterstatters der Budgetkommission im Landtage hinsichtlich der Vorlage, die diesem unhaltbaren Zustande abhelfen soll, unbegründet und gelingt es, einen gangbaren Weg ausfindig zu machen, der aus dem jetzigen Dilemma herausführt."

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Württemberg. Etwas über Leichenbeförderung. Gegenwärtig liegt den Ständen ein bereits in diesen Blättern erwähnter Nachtragskredit zur Vermehrung der Bahnlinien und des Wagenparks vor. In letzterer Beziehung gedachte ich eines alten Wunsches.

Im vorigen Jahre brachte die Oesterr. Eisenbahn-Zeitung das Bild und die Beschreibung eines neuen Eisenbahnleichenwagens. Derselbe besteht im Wesentlichen aus einem Wagenkasten, der sowohl zur Aufbahrung der Leiche als zum Aufenthalt für die Begleiter dient, rings um das Todtenzimmer führt eine mit Vorhängen verzierte, bedeckte Gallerie. Jener Artikel schloß mit dem Wunsche, es möchte dieser Wagen bald allgemein Eingang finden. Vielleicht würde die vorliegende Exigenz die Mittel zur Anschaffung von 2—3 solcher Wagen bieten. Besser als dieser österreichische hat mir ein belgischer Leichenwagen gefallen, den ich vor einigen Jahren zu sehen Gelegenheit gehabt habe. Derselbe ist wie ein Salonwagen gebaut. In der unteren Ecke der einen Stirnseite befindet sich ein Raum, welcher, nach innen einen Katafalk bildend, die Leiche von außen her (quer) aufnimmt. Auf jeder Langseite ist eine breite Thüre zum Einsteigen für die Begleiter. Beim Eintritt in den Wagen war ich von der noblen Ausstattung ganz überrascht. Das Innere, schwarz ausgeschlagen, bildet zwei Theile. Der vordere Theil gegen den Sargraum war durch eine mit breiten weißen Franzen bordirte Draperie vom andern getrennt; in demselben standen zwei Betstühle zur Verrichtung von Gebeten für den Verstorbenen, an den Wänden waren versilberte Leuchter angebracht, auf dem Katafalk konnten Kruzifix und Sterbekerzen aufgestellt werden, in der That eine zur Andacht stimmende Kapelle! In der hinteren Abtheilung waren mehrere Polster zum Sitzen wie zum Liegen geeignet. Das Ganze macht einen erhebenden, würdevollen Eindruck, entspricht weit mehr der Pietät gegen Todte und ist der theuren Transportkosten eher werth, als unsere Verfrachtung in Vieh- und Güterwagen. Solche Leichenwagen haben auch noch den Vortheil, daß hier, wo der Todte in einem abgesonderten, nach unten offenen Raume (der Sarg ruht auf 3 Rollen) sich befindet, die Gefahr einer Infektion sehr vermindert scheint und in Folge dessen die kostspieligen Bedingungen eines Metallsarges, welche hauptsächlich den minderbemittelten Stand hart treffen, wegfallen oder erleichtert werden können.

Gerade diese Transportbedingungen geben mir, da ich doch einmal von der Leichenbeförderung handle, noch Anlaß zu einer Bemerkung.

Nach der Verkehrsordnung muß die Leiche „in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen" sein. Hiermit wäre vereinbar, wenn die Leiche zuerst in einen gewöhnlichen Sarg und dann mit diesem in einen Zinksarg gebracht wird, welcher nach beendigtem Transport zu gleichen Zwecken wieder verwendet werden kann. Eine Verwaltung, welche derartige Särge sammt der weiteren erforderlichen „hölzernen Umhüllung" zum Gebrauch für das Publikum gegen eine Gebühr von 3—5 Mk. bereit halten würde, könnte gewiß auf den Dank desselben rechnen. Gesundheitspolizeiliche Bedenken werden bei dieser Art des Transportes kaum in Betracht kommen, man könnte sonst nicht verstehen, wie zu den „für die öffentlichen höheren Lehranstalten" bestimmten Leichentransporten „eine dicht verschlossene Kiste genügt" und sogar noch die Mitverladung anderer Frachtgüter (außer Lebensmitteln) statthaft ist. — Im Allgemeinen sollten derartige Forderungen aus dem Publikum herauskommen, es kann aber auch nicht schaden, wenn einmal ein Bahnbeamter sich solcher Dinge annimmt. Uebrigens ist ein solcher Wunsch im Publikum thatsächlich vorhanden. Wenn er noch nicht zum Ausdruck gekommen ist, so rührt es unter Anderem daher, daß man die harten Vorschriften zu einer Zeit zu kosten hat, wo größere Sorgen vorherrschen, als sich um eine solche Aenderung zu kümmern.

Man kann einwenden, daß die Zunahme der Leichentransporte aus diesen und jenen namentlich hygienischen Gründen gar nicht erwünscht sei und darum denselben nicht noch Vorschub geleistet werden solle, allein die Gefahren dürften — für außerordentliche Fälle besondere Maßregeln vorbehalten — unschwer zu beseitigen sein, und dann, glaube ich, sind Heimathliebe und Anhänglichkeit, welche eben in der Leichenüberführung einen schönen Ausdruck finden, in unserer Zeit nicht so groß, daß sie durch strenge Maßregeln noch unterbunden werden müßten. B.

Das Segelschiff

und die

hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens.

(Fortsetzung.)

Der vordere Mast heißt „Fockmast" oder „Vortop", der zweite „Großmast" oder „Großtop", je nach den Segeln, die er führt, auch wohl „Besahnmast". Die modernen großen Segelschiffe haben meist 4 Masten. Der vierte heißt „Jiggermast", wenn er Raasegel führt, „Besahnmast", wenn er Schrat- oder Gaffelsegel hat. Man pflegt die Masten nicht ganz senkrecht, sondern ein wenig hintenüber geneigt zu stellen und diese Neigung bei jedem weiter nach hinten stehenden Mast etwas zu vergrößern, sodaß die Masten untereinander nicht ganz parallel, sondern an den Spitzen (Tops) etwas weiter von einander entfernt sind als am Fuße Die Erfahrung hat gelehrt, daß eine solche Maststellung günstig für die Segel- und Steuerfähigkeit des Schiffes ist.

Man spricht nun, um die Theile der verschiedenen Masten zu unterscheiden, vom „Fockmast" mit „Vorstenge", „Vorbramstenge" und „Voroberbramstenge", vom „Großmast" mit „Großstenge", „Großbramstenge" und „Großoberbramstenge", vom „Kreuzmast" mit „Kreuzstenge", „Kreuzbramstenge" und „Kreuzoberbramstenge".

Die „Raaen" sind nach beiden Enden etwas spitz zulaufende Querbäume, an denen die „Raasegel" befestigt werden. Die „Unterraaen" oder festen Raaen, Fockraa, Großraa und Bagienraa, sind an den Masten durch einen eisernen Doppelbügel, „Schwanenhals" genannt, befestigt, sowie durch starke Ketten oder Taue nach oben gehalten und durch eiserne Träger, die mit ihrem Fuß am Mast befestigt sind, von unten gestützt. Die oberen oder laufenden Raaen (Obermarsraa und Bramraa) hängen an einem Tau (Reep), das über eine „Scheibe" in der betreffenden Stenge läuft.

Die „Segelbäume" für „Baum- oder Gaffelsegel" umfassen den Mast durch einen Ring oder Halbring, mit dem sie um den Mast drehbar sind. Der Baum, der das Segel nach oben spannt, heißt „Gaffel". Er ist um den Mast drehbar und auf- und abwärts beweglich, um das Segel spannen zu können. Die Raaen heißen, von unten nach oben gezählt, am Fockmast: „Fockraa", „Vormarsraa", „Vorbramraa" und „Voroberbramraa"; am Großmast: „Großraa", „Großmarsraa", „Großbramraa" und „Großoberbramraa" und am Kreuzmast: „Bagienraa", „Kreuzmarsraa", „Kreuzbramraa" und „Kreuzoberbramraa". Die größeren Schiffe theilen meist die unteren Raasegel in je zwei gleiche Segel, um die ungeheuren Flächen besser bewältigen zu können, wenn das Wetter zu plötzlichen Aenderungen des Kurses oder gar zum Einziehen der Segel zwingt. So führt z. B. ein moderner Viermaster an den 3 ersten Masten je 7, am Jiggermast 6 Raasegel, also auch ebensoviele Raaen. Am Kreuzmast ist nach hinten noch ein großes Schratsegel angebracht, das durch „Besahnbaum" und „Besahngaffel" gespannt und in der Richtung gehalten wird. Unter den Raaen sind in mehreren flachen Bogen von einer Spitze („Rock-

Digitized by Google

Baden. In den Verhandlungen des Landtages über das Eisenbahnbudget zeigte sich große Uebereinstimmung zwischen der Regierung und der Volksvertretung. Der Wunsch nach möglichster Beschränkung der ersten Klasse könnte nur im Einvernehmen mit den übrigen Eisenbahnverwaltungen erfüllt werden (in Preußen ist sie bereits vorgesehen. D. Schriftl.). Aus dem gleichen Grunde läßt sich die Einführung der dritten Klasse, der die Regierung an sich geneigt ist, nicht bei allen Zügen erreichen. Interessant war die Mittheilung, daß im Jahre 1894 in Baden 116 Millionen Wagenachskilometer von Personen- und Schnellzügen gefahren wurden, in Württemberg dagegen mit einem um 260 Kilometer längeren Bahnnetz nur 97 Millionen. Auch dieses Mal nahm die Kammer gegenüber den Vorschlägen des Eisenbahnreformvereins eine ablehnende Haltung ein und stellte sich vollständig auf den Regierungsstandpunkt eines stetigen, aber vorsichtigen Vorwärtsschreitens. Nach der Erklärung des Ministers hat sich das Kilometerheft, an dessen Einführung er nur mit Zagen gegangen sei, bewährt, wenngleich sich seine finanzielle Wirkung noch nicht völlig übersehen läßt. Es wird übrigens auch von der Regierung als Uebergangsstadium angesehen. Wegen Umgestaltung der Kinderbillets versprach der Minister sich mit den andern Staaten ins Benehmen zu setzen; auch wurde gegenüber sozialdemokratischen Wünschen die Aufbesserung der Löhne der Arbeiter in den Staatsbetrieben in Aussicht gestellt. Die vorzeitige, dem Etatrecht der Kammern zuwiderlaufende Bestellung von Güterwagen wurde von der Regierung genügend gerechtfertigt. Die Position von 3 334 000 Mk. für Hafenbauten in Kehl, erste Rate 600 000 Mk., wurde mit dem Kommissionsantrag, die Bezeichnung „erste Rate" zu streichen, an die Budgetkommission zurückverwiesen. Bezüglich der Fortführung der Bodensee-Gürtelbahn von Ueberlingen nach Friedrichshafen wurde eine Regierungsvorlage für die nächste Kammersession in Aussicht gestellt. Bis dorthin soll auch die Frage geprüft werden, ob die Linie längs des Sees über Mersburg oder die Thallinie über Markdorf den Vorzug verdient. Durch die letztere dürften wohl die Interessen von Konstanz beeinträchtigt werden, für das ein möglichst direkter Anschluß über den See Lebensbedürfniß ist. Schließlich wurde noch der Gesetzentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn von Ottenheim nach Kehl mit Abzweigung von Altenheim nach Offenburg betreffend, einstimmig angenommen. Dadurch wird ein zusammenhängendes System von Schmalspurbahnen zwischen Bühl und Kehl einerseits und zwischen Lahr, Offenburg und Kehl andererseits geschaffen und die reichen und bevölkerten Orte der Rheinebene an die Hauptbahnen angeschlossen. Nach Vollendung der im Bau begriffenen Rheinbrücke werden die genannten Nebenbahnen in direkte Verbindung mit Straßburg gebracht werden. Das ganze Bahnnetz wird von der Straßburger Straßenbahngesellschaft gebaut und in Betrieb genommen. Der Staatszuschuß beträgt 10 000 Mk. für den Kilometer; die Gesammtbaukosten belaufen sich ohne Grunderwerbung, die den Gemeinden obliegt, auf 1 431 650 Mk., das Gelände auf 153 782 Mk. Die Länge der Bahn beträgt im Ganzen 35 Kilometer.

Die diesjährigen Kaisermanöver werden besondere Gelegenheit zur kriegsmäßigen Durchführung von Eisenbahn-Massentransporten bieten, da die betheiligten Truppen zum großen Theil mit Bahnbeförderung innerhalb weniger Tage auf das Manövergelände gebracht werden. Bei dem Umfange der an den diesjährigen Kaisermanövern theilnehmenden Truppen und dem Umstande, daß sämmtliche Fußtruppen nach den Manövern durch die Eisenbahn in ihre Garnisonen befördert werden, bietet vor Allem dieser Abtransport Gelegenheit zur vollsten Erprobung der Leistungsfähigkeit des Bahnpersonals und -Materials. Bei der Beförderung dieser großen Truppenmassen wird die volle Ausnützung der Bahnen neben der Erfüllung der durch den alltäglichen Verkehr gestellten Anforderungen verlangt und in der ganzen Transportanlage wird sich das volle und mit Routine gepaarte Geschick der für diesen Zweck besonders vorgebildeten militärischen und technischen Organe, vor Allem auch der einschlägigen Linien-Kommandanturen zu zeigen haben. Auf jede Achse sind zu verladen: 10 Offiziere oder 16 Mann feldmäßig ausgerüstet, oder 20 Mann ohne Gepäck und Gewehr, oder 3 Pferde nebst 1 bis 2 Wärtern oder $1/2$ vierräderiges Fahrzeug und Geschütz, oder $1/3$ Haket. Die Achsenzahl per Militärzug soll nicht unter 100 betragen, aber auch nur ganz ausnahmsweise mehr als 110, nie über 120. Benützung des zweiten Gleises bei Steigungen von über 1 : 80 mildert den Nachtheil der Zugtheilung. Geringere Steigungen sind durch Vorspannlokomotiven zu überwinden. Diejenige Division und innerhalb derselben diejenige Brigade ist zuerst einzuschiffen, welche an den Verladungspunkten zuerst versammelt sein kann. Auf Grund des dem täglichen Bedürfnisse Rechnung tragenden Fahrplans werden Fahrtdispositionen aufgestellt werden. Hierbei erfolgt die Berechnung des Zeitbedarfs für den ersten Zug von Station zu Station durch Multiplikation der Entfernungs-Kilometerziffer mit der Fahrgeschwindigkeitsziffer ($2^2/_3$ Minuten pro Kilometer). Auf den Verpflegungs- und anderweitigen Aufenthaltsstationen ist die Liegezeit mit in Anrechnung zu setzen. Ist danach durch sämmtliche Stationen für den vordersten Zug die Ankunfts- und Abgangszeit berechnet, so können sämmtliche folgenden Züge ohne weitere Detailberechnung schnell in die Uebersicht konstruirt werden. Auf volle Kriegsstärke bedarf ein Armeekorps 97 Eisenbahnzüge, eine Infanterie-Division mit Divisions-Kavallerie-Regiment ohne Kolonnen und Train 24 Züge, eine Kavallerie-Division etwa ebensoviel.

Post- und Telegraphenwesen.

Internationaler Post- und Telegraphen-Kongreß. Das k. ungarische Handelsministerium hat die Vorarbeiten für den im Laufe des Sommers in Budapest stattfindenden internationalen Post- und Telegraphen-Kongreß bereits beendet und wird das Programm des Kongresses demnächst im Druck veröffentlichen. Der Kongreß wird seine Berathungen in dem eigens hierzu adoptirten Kisfaludy-Saale des Akademiegebäudes halten. Sämmtliche zivilisirten Staaten der Erde haben ihre Theilnahme zugesagt.

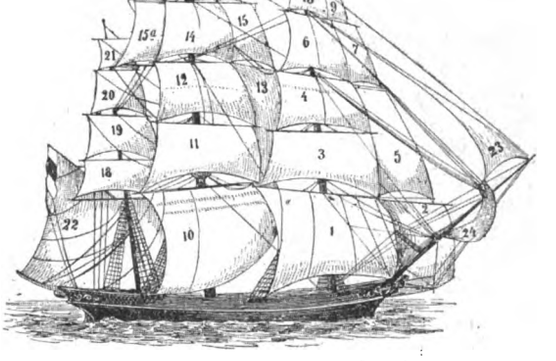
Das Telephon im Dienste der Kirche. Das katholische Leonhardpfarrhaus in Frankfurt a. M. hat einen Fernsprechanschluß erhalten, der besonders bei plötzlichen Erkrankungen die Bestellung des Priesters sehr erleichtern wird. Sogar das „Vbl." hat seine offenbare Freude an der Elektrizität im kirchlichen Dienst, wie die „Frankf. Ztg." mittheilt.

---

zur anderen starke Taue angebracht, auf denen die Matrosen während des Festmachens der Segel stehen. Die Taue heißen „Paarden" oder „Pferde". — Am Top der Besahngaffel wird die Nationalflagge des Schiffes aufgezogen (geheißt), am Top des Großmastes die „Contorflagge" (Flagge des Besitzers).

Das Tauwerk ist entweder „stehendes Gut", zum Stützen der Masten bestimmt, oder „laufendes Gut", das zum Stellen der Segel dient. — Dabei werden zahlreiche „Blöcke" zur Unterstützung der menschlichen Kraft verwendet. Stärkere Flaschenzüge befinden sich an den „Ladebäumen" über den Luken, zum Einnehmen und Löschen der Ladung.

Das „stehende Gut" eines Vollschiffes (Dreimasters) ist folgendes: Vom Eselshaupt geht eine Anzahl starker Taue oder Trossen (bei größeren Schiffen meist Stahldrahttrossen) nach beiden Seiten bis zum Bord hinunter, wo sie mit größter Sorgfalt befestigt werden. Sie heißen „Wanten" und bestehen je nach der Größe des Schiffes aus 3—7 oder mehr einzelnen Tauen oder Trossen, die durch Querleinen miteinander verbunden (ausgewebt) sind. So bilden sie Strickleitern, auf denen die Mannschaft in die Masten steigt (aufentert). Von der Spitze (dem Tock) des Untermastes wird ebenfalls je eine starke Trosse, die „Topardune", nach beiden Bordseiten geführt. In gleicher Weise werden die „Stengenwanten" gestützt, die aber nicht bis zum Bord hinab, sondern nur bis zum „Mars" reichen. Von der Quersahling der Marsstengen gehen die „Bramwanten" bis zur Sahling der Bramstengen. Die Hauptstützen der Stengen bilden aber die „Pardunen" oder „Backstage", die bis zum Bord gehen



Aelteres Vollschiff unter Segeln.

1 Die Foc.
2 Unter-Leesegel.
3 Vor-Untermarssegel.
4 Vor-Obermarssegel.
5 Vor-Oberleesegel.
6 Vor-Bramsegel.
7 Vor-Bramleesegel.
8 Vor-Oberbramsegel.
9 Vor-Oberbramleesegel.
10 Großsegel.
11 Groß-Untermarssegel.
12 Groß-Obermarssegel.
13 Groß-Oberleesegel.
14 Groß-Bramsegel.
15 und 15a Groß-Bramleesegel.
16 Groß-Oberbramsegel.
17 u. 17a Groß-Oberbramleesegel.
18 Kreuz-Untermarssegel.
19 Kreuz-Obermarssegel.
20 Kreuz-Bramsegel.
21 Kreuz-Oberbramsegel.
22 Die Besahn.
23 Außenklüver.
24 Großer Klüver.

Digitized by Google

Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71.

(Fortsetzung.)

Unsere Mittheilungen über die Wiederherstellung zerstörter Brücken schließen wir mit dem kurzen Hinweis auf zwei kleinere, in den Abb. 7 u. 8 dargestellte bemerkenswerthe Bauten, nämlich die Moselbrücke bei Bayon und die Ognonbrücke bei Lure. Erstere 18 Meter lang, bestand aus 7 Stück durchschnittlich 11 Meter hohen, aus Pappeln, die an der Chaussee gefällt waren, gezimmerten Böcken mit darüber gestreckten Längsbalken; bei der Ognonbrücke war durch Zertrümmerung eines Landpfeilers eine 16 Meter weite und 10 Meter hohe Lücke entstanden, die durch ein Sprengwerk geschlossen wurde.

Noch schwieriger als die Wiederherstellung gesprengter Brücken war die Fahrbarmachung zerstörter Tunnel.

In der für die Pariser Belagerungs-Armee besonders wichtigen Bahnlinie Straßburg-Paris war der 100 Meter von der Station Nanteuil entfernte Tunnel gesprengt worden. Die nach Paris zu gelegene Stirn war auf einer Länge von 25 Meter verschüttet. Der steile, hohe Bergkopf und das stark rutschende Gebirge gestatteten es nicht, den zerstörten Theil des Tunnels als offenen Einschnitt zu behandeln, und es ging deshalb eine preußische Eisenbahn-Abtheilung damit vor, die zusammengestürzten Massen mittels starken Holzbaues von Neuem zu durchtunneln. Da aber auf einen sicheren Erfolg dieser ungemein schwierigen Arbeit nicht zu rechnen war, so wurde gleichzeitig eine Umgehungsbahn in Angriff genommen. Diese Vorsicht war gerechtfertigt. Nach 49tägiger Arbeit, nachdem Scheitel- und Sohlenstollen vollendet und die weitere Aushöhlung so weit gefördert war, daß ihre Vollendung binnen vierzehn Tagen in Aussicht stand, stürzte die Bruchstelle wieder ein. Man gab nunmehr die Herstellung des Tunnels auf und vereinigte alle Arbeitskräfte zur Vollendung der Umgehungsbahn. Inzwischen war auch die bayerische Abtheilung herbeigerufen worden, um die Station Nanteuil, welche nur zwei Fahrgleise und keine einzige Rampe hatte, in eine Endstation umzubauen. Des ungeheuren Verkehrs wegen mußte Tag und Nacht unter Aufbietung aller Kräfte gearbeitet werden. Denn kaum war die erste Rampe nothdürftig vollendet, so kam schon der erste Zug mit schwerem bayerischen Geschütz, und nun folgten sich Zug auf Zug in schier endloser Länge, oft vier und fünf hintereinander stehend und auf Ausladung wartend. Mit Einrichtungen, die nach Friedensbegriffen vollkommen unzulänglich sind, wurden fast das ganze Belagerungsgeschütz und eine große Menge von Munition für Paris, sodann Mannschaften, Pferde, Proviant, Fahrzeuge aller Art in raschester Folge entladen und die Zurückbeförderung von Verwundeten und Kranken bewerkstelligt, ohne daß ein nennenswerther Unfall sich ereignete, — eine glänzende Bestätigung des alten Wortes: „Noth bricht Eisen".

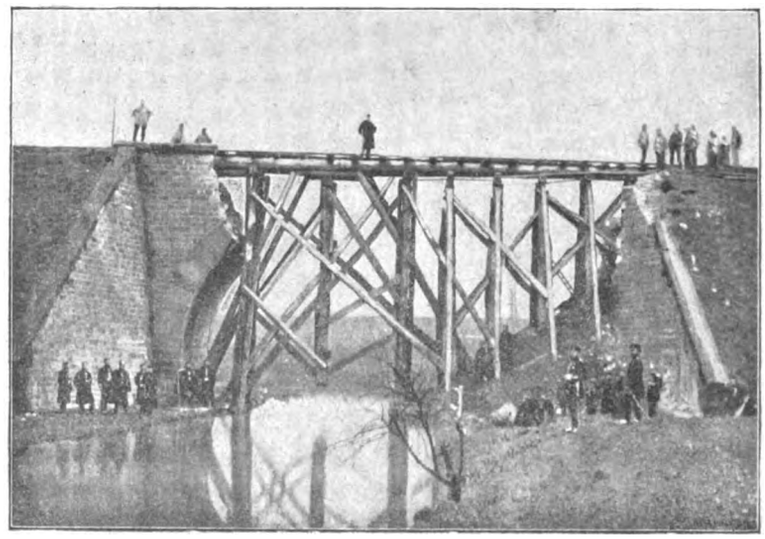


Abb. 7. Moselbrücke bei Bayon.

Erfolgreicher verlief die Wiederherstellung des Tunnels bei Vierzy, 12 Kilometer südlich von Soissons, in der Linie Soissons-Paris, und das war ein Glück, da eine Umgehungsbahn wie bei Nanteuil in dem steilen Gelände kaum ausführbar gewesen wäre. Der Tunnel war an zwei Stellen gesprengt worden. Die Wirkung der ersten, etwa 240 Meter vom nördlichen Mundloch vorgenommenen Sprengung war unvollkommen, da die ungefähr 1 Meter über Schienenoberkante angelegten Minen nur Theile der Widerlagsmauern herausgeschlagen, die Gewölbefirste aber ganz unversehrt gelassen hatten; der lichte Tunnelquerschnitt war auf etwa zwei Drittel von den Sprengmassen ausgefüllt worden. Die zweite Sprengung hingegen, 150 Meter vom nördlichen Mundloche, mittels höher gelegener Minen bewirkt, hatte die First auf 20 Meter Länge zerstört, den Querschnitt durch die Sturzmassen vollständig gefüllt und das Gebirge bis weit über die First hinaus zertrümmert und gelockert. Eine dritte Sprengung in der Nähe des südlichen Mundloches hatten preußische Plänkler verhindert. Bei Fahrbarmachung des Tunnels beschränkte man sich, um möglichst schnell zum Ziele zu gelangen, auf den eingleisigen Betrieb und auf den niedrigen, nur 4,4 Meter hohen Querschnitt der französischen Ostbahn, der auch bei vielen Wegeüberführungen sich vorfand und eine Kürzung der Schornsteine der deutschen Lokomotiven nöthig machte. Das zweite Gleis diente zur Lagerung der nicht unbeträchtlichen Trümmermassen, die sonst nach der Südseite hin auf 1500 Meter Entfernung hätten bewegt und abgestürzt werden müssen, und zwar bei vollständigem Mangel an Lokomotiven und Förderwagen.

Für den südlichen Bruch genügte eine einfache Stollen-

---

und hinter den Wanten befestigt sind, sowie „Vorstage", die theils bis zum Bord, theils von einem Mast zum andern und vom Fockmast zum Bugspriet und Klüverbaum gespannt sind. Um das Bugspriet und den Klüverbaum abwärts zu spannen, bedient man sich des „Stamfstocks", der unter das Bugspriet so gestellt wird, daß mehrere Taue oder Stage über seine Spitze nach dem Vordersteven geführt und dort befestigt werden.

Das „laufende Gut" dient zum „Aufheißen", „Stellen" und „Niederfieren" der Segel. Die festen Unterraaen haben „Brassen" und „Toppenanten." Mit den „Brassen", die durch Blöcke an den Spitzen (Nocken) der Raaen laufen, werden die Raaen in horizontaler Richtung gedreht, bis sie richtig gegen den Wind stehen und dann festgestellt, sodaß sie sich nicht weiter vorwärts oder rückwärts bewegen können. Bei heftigem Wind bringt man noch zur größeren Sicherheit besondere „Gegenbrassen" an. Die „Toppenanten" heben und senken die Spitzen der Raaen je nach Bedürfniß. Die laufenden Raaen haben „Brassen" und „Fallen". Mit der „Falle" werden sie „aufgeheißt" oder „niedergefiert". Die „Bäume" und „Gaffeln" haben „Schoten" und „Geien". Die „Baumschote" hält den Baum mit der Spitze in horizontaler Richtung und die „Geien" verhindern, daß er sich aus der Stellung gegen den Wind, die ihm für das augenblickliche Bedürfniß des Segelns gegeben worden ist, nach der einen oder anderen Seite bewegen kann. Die „Besahnskrahnleine" oder „Besahnsdirk" dient zum Auf- und Niederlassen des Baumendes am Mast. Die Gaffel wird durch das „Piekfall" an der Spitze, durch das „Klaufall" am Mast gehoben oder gesenkt. „Gehren" stützen die Gaffel ebenso, wie die „Geien" den Baum.

Die Segel sind entweder „Raasegel", die an Raaen „gesetzt" werden, „Gaffel-" oder „Schratsegel", die mit Gaffel und Baum, „Sprietsegel", die mit einer diagonalen Stange, der „Stagsegel" (meist dreieckig), die an den Stagleinen gespannt werden. Die Segel werden aus Segeltuch, einer besonders dicht und stark gewebten Hanfleinwand, hergestellt. Die einzelnen Streifen von der Breite des Tuchs heißen „Kleider", der mittlere Theil des Segels heißt „Bauch", die Ecken „Hörner" (Schothörner). Am Rande sind Stücke Leinen (Liek) eingenäht, die in Schleifen mit Ringen (Lägeln) enden, damit die nöthigen Taue (Schoten) an ihnen befestigt werden können. Um die Segel bei starkem Winddruck an Flächeninhalt verkleinern zu können, sind quer über die Fläche kurze Tauenden „(Reefe" oder „Reffe") angenäht, die zusammengebunden werden können, sodaß eine Falte im Segel entsteht. Man nennt das „ein Segel reefen" oder „reffen". Namen und Stellung der einzelnen Segel sind aus der vorstehenden Zeichnung zu ersehen. (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Ein interessanter Wettkampf zwischen einer elektrischen und einer Dampflokomotive fand nach einer Mittheilung in der „Gartenlaube" in Amerika vor Kurzem auf Anlaß der Verwaltung der Baltimore- und Ohiobahn statt. „Seit längerer Zeit

Digitized by Google

zimmerung; denn die herausgeschlagenen Gewölbetheile hatten, in der Tunnelsohle gemessen, nur etwa 10 Meter Länge und demnach ließ sich annehmen, daß, wie bei einer in die Widerlager eines Tonnengewölbes eingesetzten Stichkappe, der stehen gebliebene Theil der Gewölbefirst die Last des an sich nur wenig druckhaften, aus festem Kalkmergel bestehenden Gebirges auf die Widerlager noch mit Sicherheit würde übertragen können. Nur mit dem Seitendruck der Absturzmassen war zu rechnen. Dagegen wurde beim Auffahren des zweiten Bruches ein weit stärkerer, der bergmännischen Zimmerung sich anschließender Ausbau angewandt, da hier einem bedeutenden Firstdrucke der in steiler Schichtung lastenden großen Geröllmassen begegnet werden mußte. Die Ausführung der Arbeiten war mühsam und heischte Vorsicht. Es kam sehr darauf an, die Erd- und Steinmassen möglichst wenig in Bewegung geraten zu lassen und namentlich die Schlagwirkung des Gerölles, in dem sich 50 Centner schwere Blöcke befanden, durch Einlegen von Faschinen von der Zimmerung fern zu halten. Deshalb darf auch die zur Fahrbarmachung des Tunnels erforderlich gewesene Zeit vom 9. Oktober bis 18. November als eine verhältnißmäßig kurze bezeichnet werden.

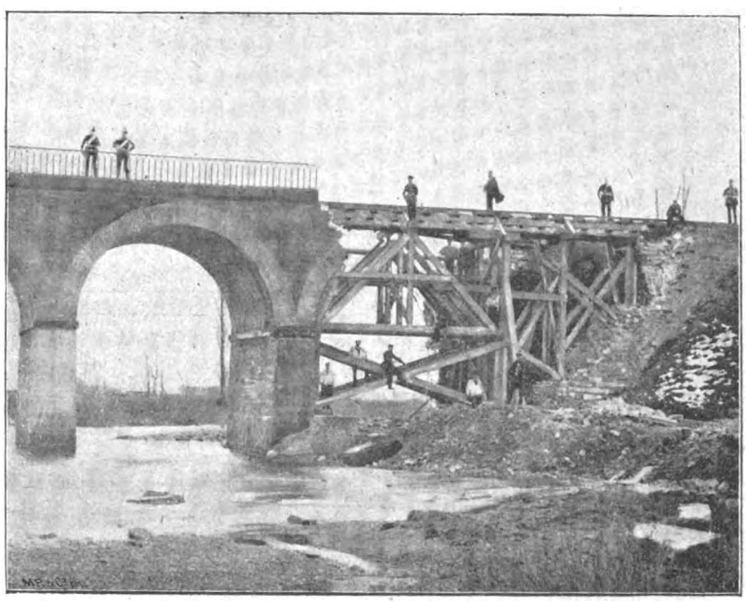


Abb. 8. Ognonbrücke bei Lure.

Mit der Vollendung des Tunnels bei Vierzy war die erste durchgehende Schienenverbindung zwischen Deutschland und der Belagerungsarmee vor Paris hergestellt. Die Inbetriebsetzung dieser Bahnlinie, welche von Soissons bis nach Sevran (der letzten Station vor St. Denis) führte, wurde durch einen kühnen Handstreich einiger Kompagnien preußischer Garden und Sachsen erleichtert, die in einer dunklen Nacht etwa 40 französische Eisenbahnwagen erbeuteten. Während die eine Hälfte der Mannschaft ausschwärmte und die feindlichen Vorposten beschäftigte, spannte sich die andere Hälfte mit Stricken vor die Wagen und brachte sie in den von Deutschen besetzten Bahnhof von Sevran. (Schluß folgt.)

Personalnachrichten.

Zu unseren Mittheilungen über Papa **Brix** in Chemnitz sei noch ergänzend nachgetragen, daß derselbe bereits seit 7 Jahren den Ehrenposten eines 2. Vorsitzenden vom Hauptvorstande des Sächsischen Landesvereins inne und jederzeit mit dem ihm eigenen Pflichteifer vertreten hat. Der Hauptvorstand hat ihm, wie uns mitgetheilt wird, noch eine besondere Ehrung zugedacht.

Verhältnisse der Eisenbahn-u. Verk.-Beamten.

(Eingesandt.)

Sachsen. Zur Uniformfrage für die Expeditionshilfsarbeiter. Unsere „Expeditioner", namentlich aber diejenigen, welche im äußeren Betriebsdienste verwendet werden, haben immer noch keine geeignete Uniform, obschon dieselben der Fürsorge der Königl. Generaldirektion, besonders in den letzten Jahren, viel zu danken haben. Wenn Expeditionshilfsarbeiter im äußeren Dienste beschäftigt werden, so geschieht dies doch gewiß unter der Voraussetzung der Befähigung hierzu, und es wäre dann wohl ein billiger und gerechter Wunsch dieser Befähigteren, ihnen eine Uniform, die ja nur das Ansehen hebt, zu geben. Obgleich der Hilfsarbeiter einen Anspruch auf Uniform nicht hat und die Beamteneigenschaft nicht besitzt, so muß er doch bei Ausübung des äußeren Dienstes mit den erforderlichen Beamteneigenschaften ausgerüstet werden und dazu kann wohl mit Recht auch eine Uniform gezählt werden. Es wolle auch dem Schreiber dieses ein Vorschlag gestattet sein, der die Uniform selbst betrifft. Der Interimsrock würde eine wohl zu unterscheidende Kennzeichnung tragen, wenn er außer der Form für denjenigen der X. Klasse, selbstverständlich auch ohne die Abzeichen für diese Klasse, einen glatten Sammtkragen erhielte. Die Kosten hierfür dürften sich kaum um Wesentliches erhöhen. Der Dank, der bei dieser Maßnahme betheiligten Hilfsarbeiter ist der Königl. Generaldirektion sicher. — Hoffentlich zieht diese Angelegenheit die Kgl. Generaldirektion in wohlwollende Erwägung und bringt dieses kleine Opfer. rl.

Anmerkung der Schriftleitung: Für nichtsächsische Leser sei erklärend erwähnt, daß die Stellung der Expeditions-Hilfsarbeiter, übrigens ein den heutigen Verhältnissen kaum mehr angepaßter Titel, demjenigen der preußischen Stations- und Bureaudiätare entspricht.

Vermischtes.

Briefkouverts mit Sicherung gegen die Roentgen-Strahlen. Wie schnell die Industrie aus der Wissenschaft Kapital schlägt, geht aus der Thatsache hervor, daß bereits ein für die X-Strahlen nicht durchlässiger Briefumschlag zum Patent angemeldet ist, nachdem doch kaum erst festgestellt ist, daß die Roentgen'schen Strahlen das Briefgeheimniß durchbrechen. Daß die Patentanmeldung kein schlechter Scherz ist, geht aus der Veröffentlichung des Patentamtes im „Reichsanzeiger" hervor. Ueber das Kouvert läßt sich nur so schon bezwecken die amerikanischen Techniker eine Erweiterung des elektrischen Eisenbahnbetriebes in der Richtung hin, da sie nicht nur städtische Bahnen oder kürzere Gelegenheitsstrecken, wie Bergbahnen u. s. w., sondern auch große Fernbahnen erster Klasse durch Elektrizität zu betreiben versuchen. Sie sind sogar hierbei von dem ursprünglichen Grundprinzip der elektrischen Bahnen, wonach jeder Wagen seinen eigenen Motor erhält, ganz abgewichen und bauen große elektrische Lokomotiven, welche lange und sehr schwere Wagenzüge mit der größten Geschwindigkeit befördern sollen. Diesen elektrischen Rennern werden viele gute Eigenschaften nachgerühmt, besonders aber ihre große Zugkraft bei verhältnißmäßig geringem Gewicht. Die Zugkraft einer Lokomotive, von welcher neben ihrem schnellen und sicheren Anziehen beim Beginn der Fahrt besonders ihre Leistung auf Strecken mit starker Steigung abhängt, beruht nämlich weder auf ihrer Kraft, noch auf ihrer Schwere allein, sondern auf einer eigenthümlichen Mischung beider Eigenschaften. Der elektrischen Lokomotive soll nun hinsichtlich dieses Punktes eine besondere Leistungsfähigkeit eigen sein, und um praktisch zu erfahren, ob die Elektriker oder ihre Gegner recht hätten, wurde der folgende Wettstreit ins Werk gesetzt. Eine Dampflokomotive der schwersten Gattung und eine der neuerbauten elektrischen Lokomotiven wurden zusammengekuppelt, mit der Weisung, daß beim Anfahren die eine vorwärts, die andere rückwärts ziehen solle. Die Dampflokomotive war bald auf Volldruck gebracht, die elektrische ist stets zum Abgehen fertig, und beim Kommando gaben beide volle Kraft. Nicht lange, so half dem gewaltigen Dampfwagen weder sein Schnauben, noch das verzweifelte Drehen seiner Räder, die kleine und geräuschlose Gegnerin erwies sich ihm überlegen und schleifte den prustenden Riesen zur Freude der betheiligten Elektriker und aller Freunde des elektrischen Betriebes im Triumphe davon. Die große Dampflokomotive hatte an sich zweifellos mehr Kraft, aber die Vereinigung der vier kräftigen Motoren der elektrischen Maschine erwies sich in Hinsicht auf die Zugleistung doch wirksamer." Weshalb unsere Eisenbahn-Verwaltungen nicht auch die Mittel zu Versuchen im Großen bereit stellen, ist wenig begreiflich. An den Einnahmen fehlt es doch nicht.

Eine Sängerfahrt im großen Stile, wie er deren schon mehrere unternommen, führt der rühmlich bekannte Wiener Gesangverein österreischer Eisenbahn-Beamten diesmal in den Tagen vom 11. bis 18. Mai nach Süd-Tirol und Verona über den Gardasee aus. Die wackere Sängerschaar wird unter Leitung ihres großen Meisters Weinzierl sicher neue, unvergängliche Lorbeeren ernten; wir wünschen ihr dazu von Herzen Glück und schönes Reisewetter.

Rath.

Willst du, daß dich die Vorgesetzten lieben,
Mußt du dich in der Selbstbeherrschung üben;
D'rum, wenn du etwas nicht verstehst, so zeig's,
Doch, wenn du etwas besser weißt — verschweig's.

(Fliegende Blätter.)

Digitized by Google

viel mittheilen, daß das Innere desselben mit einer dünnen Lage sehr leichten, aber für die X-Strahlen undurchlässigen Metalls, wahrscheinlich Aluminium, bezogen ist.

Rußland. Aus Petersburg wird berichtet, daß eine Uebereinkunft zwischen der deutschen und russischen Eisenbahn-Verwaltung zu Stande gekommen ist, wonach sich die deutschen Eisenbahnen verpflichten, die Tarife für Waaren, besonders für Rohmaterialien, die auf dem Seewege aus Rußland kommen, herabzusetzen, während von den russischen Eisenbahnen Transportermäßigung für Maschinen und Produkte der deutschen metallurgischen Industrie, die auf dem Landwege nach Rußland importirt werden, gewährt werden wird.

Briefkasten.

J. in S. Besten Dank für Ihr freundliches Interesse! Es ist stets erfreulich, und die Leitung des Blattes entschädigt es immer für so manche vergebliche Mühen —, wenn sich Leser einfinden, die nicht nur für das engere Standesinteresse, sondern auch darüber hinaus noch einen Beruf zu haben glauben. — Der Verbandstag findet, was Sie wahrscheinlich in den Vereinsnachrichten der Nr. 18 übersehen haben, in den Tagen des 6. bis 9. August statt. — **M. in B.** Vielleicht ist Ihnen mit dem Ausspruche Freymunds gedient: „Die vornehmste Aufgabe der unabhängigen Zeitungen ist, Mißstände freimüthig aufzudecken und den Schwachen zu ihrem Rechte zu verhelfen, all' das ohne Rücksicht auf etwaige Hühneraugen. Eine Zeitung, die keine Feinde haben mag, ist keinen Schuß Pulver werth." — **G. in —n.** Ihrer Ansicht, die Verkehrs-Blätter dringen nicht in die Menge der Mitglieder ein, müssen wir entschieden widersprechen, so wenig es Angesichts der Thatsachen auch der Widerlegung bedarf. Wenn es Ihnen bisher noch nicht bekannt war, so lassen Sie es sich hiermit gesagt sein, daß das Organ im betr. Verein mit geringen Ausnahmen von Jedem gelesen wird. Mit dem Abonnement steht es freilich anders. Da thun sich zumeist 3—6 und mehr Männlein zusammen, um es in rührender Eintracht gemeinsam zu halten. Wenn Jeder von Denen, die es können, es für sich allein halten wollte, um es zudem am Jahresschluß in stattlichem Band in seiner Bibliothek aufzustellen, so wäre das deshalb besser, weil bei größerer thatsächlicher Betheiligung, zu dieser gehört eben der eigene Bezug, die Leistungsfähigkeit immer noch mehr gewinnt und dadurch wieder der Sache besser genützt werden kann. — **Rhnlnd.** Ihr warmes Interesse dient uns zur besonderen Ermunterung. Auch wir zweifeln nicht, daß noch zu rechter Zeit klares Licht werden wird. — **Colmar** und **Heidelberg.** In nächster Nummer. Dank und Gruß.

M. in St. u. Andere. Die Auslieferung und der Versandt der Zeitung erfolgt regelmäßig Donnerstag Nachmittag. Auf Ihre und so mancher Anderer Beschwerden darüber, daß die Zeitung immer zu spät in Ihre Hände kommt, können wir leider nichts thun, als Ihnen empfehlen, darnach zu trachten, daß Sie sie durch die vermittelnde Stelle eher erhalten.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

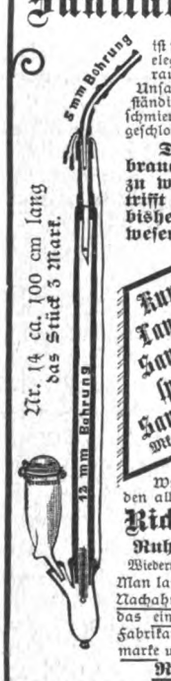
Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Ord.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00 das Ord.

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

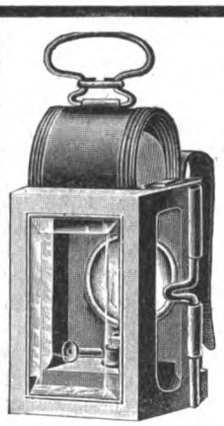
Kautionen u. Kautionsdarlehne
direkt und schleunigst unter coulantesten Bedingungen.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französischestr. 24.

Holländ. Tabak. Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel sco. acht Mk.
B. Becker in **Seesen** a. H.

1893er Garantirt reinen Rheinwein.
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Unerreicht billig
empfiehlt in großer Auswahl
Geraer Herrenstoffe
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Nur das Gute bricht sich Bahn.
Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Nerida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waldmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Citio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.
Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.85	4.70	5.60	7.05	10.60	5.30

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Kautionen
ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryssel. Pirna.**

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Kautionen
für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**
auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Zu kaufen gesucht
getr. guterh. Uniformrock für Stat.-Assist. II. Kl. (sächs.) schlanke Figur. Off. mit Preis in die Exped. d. Bl. erbeten unter **S. M.**

Die Stelle eines
Bahnmeisters
ist zu besetzen. Geeignete Bewerber wollen ihre Bewerbung richten an die Direktion der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Darmstadt.

Digitized by Google

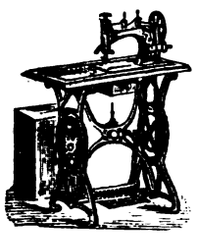
Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.

Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

A. Brewig's Cigarrenhaus in Homberg a. Rh.

nahe der Holländischen Grenze,

liefert zu Original-Fabrikpreisen Cigarren in allen Preislagen von 30 bis zu 70 Mark pr. Mille **in bis heute unübertroffenen Qualitäten,** von 400 Stück an franko überallhin gegen Nachnahme. Garantie: Zurücknahme. **Lieferant des Bezirks 107.**

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. Karl Pilz.

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft. Das soeben erschienene Heft 4 hat folgenden fesselnden Inhalt: Großmutter spricht: (Gedicht). An die Erzieher. (Gedicht). Von Anna Dix (Littau). — An die Mütter! — Häusliches Leben. — Kinder und Blumen. — Vom Lachen. — Altrömische Jünglingsweihe. — Der Vögel Liebling. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau. — Bezugspreis M. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.

Leipzig-Gohlis. Verlag d. D. Verk.-Bl.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art zu außergewöhnlich billigen Preisen.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,** F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Fabrikation. Export.

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,

bewährtes **Versandhaus,**

empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleischextracte } von Liebig, „ Kemmerich, „ Denayer,
Fleischpeptone } „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin
Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützer u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Toilet, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Borogly cerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Iliodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauseli monadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und Cigarretten.

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.**

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von

J. Schmey,

Berlin SW., Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

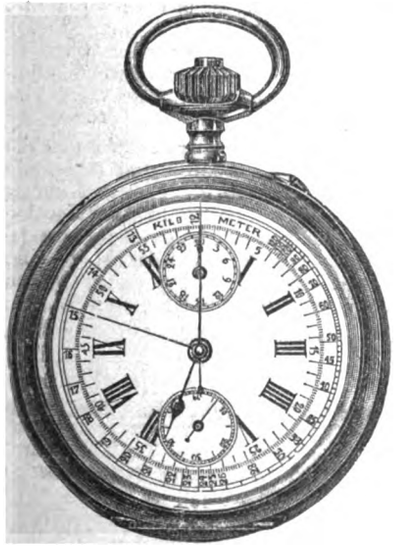
„Bahn frei“

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der

Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,

mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia“

in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken

in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,

nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●

Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V., Förster- „ „ „
„ „ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.

Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Dienstkautionen

bis zu 18000 **Mk.** stellt unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich** 5 % **Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 3 % zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werth-Papiere in Abzug gebracht, so daß bei 3½ prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur** 1½ % beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat in den ersten 5 Jahren einen jährlichen Beitrag von 1 % und in den folgenden 3 Jahren von ½ % an diesen Fonds zu entrichten.

Die **erste Berliner Kautionsgesellschaft**, welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich** 6½ % **Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1½ %. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, so daß das **Entgelt für die Kautionsleistung noch** 3½ % beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Allgemeine Versorgungs-Anstalt

Errichtet **1835.** **Karlsruhe.** Erweitert **1864.**

Lebensversicherung.

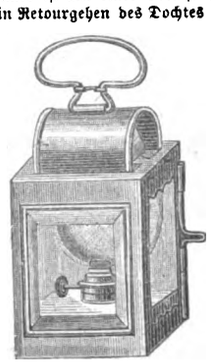
107 Millionen Mark Vermögen.

83.840 Versicherungen über **347 Millionen** Mark Kapital.
Reine Gegenseitigkeit; ganzer Ueberschuß den Versicherten.
Sehr günstige neue Bedingungen.
Unanfechtbarkeit und **Unverfallbarkeit** der Versicherungen.
Freie Kriegsversicherung für Wehrpflichtige.
Mitversicherung auf Prämienfreiheit im Invaliditätsfalle.
Dienstkautionen an Beamte.
Verträge mit vielen Behörden und Vereinen.

Besondere Vergünstigungen den Eisenbahnbeamten in Baden, Elsaß-Lothringen, Hannover, Hessen, Rheinbayern, Sachsen, Württemberg u. A.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen. Von 5 Stück an franco. a Stück Mk. 1.50.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Weltberühmte **Geraer** *Kleiderstoffe*
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Actiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen, **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.** Zu zahlen ist eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1½ %** und ein jährliches Entgelt von **3½ %** von dem noch nicht amortisirten Kurswerth.

Durch Inserate der **Versicherungsanstalt „Preussischer Beamten-Verein"** gezwungen, machen wir darauf aufmerksam, dass diese **stets** vor Hergabe einer Kaution **den Abschluss einer Lebensversicherung** verlangt, sowie die sofortige Zahlung der Differenz zwischen Nennwerth und Kurswerth 3½ procentiger Effekten. Das sind ca. **5 %.**

Dadurch legt eine Kautionsleistung des Preussischen Beamtenvereins dem Beamten **einmalige und dauernde Mehrlasten** gegen eine solche der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft auf. **Einmal** bei Stellung der Kaution sind beim Preussischen Beamtenverein ca. **3½ mehr** als bei der Kautionsgesellschaft und **jährlich** sind beim Preussischen Beamtenverein in den ersten Jahren ca. **1½ % mehr** als bei der Kautionsgesellschaft zu zahlen.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen.

Inhalt: Vom preußischen Eisenbahnwesen. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Post- und Telegraphenwesen. — Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71. — Personalnachrichten. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Feuilleton: Das Segelschiff und die hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Zu Nr. 19. Leipzig, den 7. Mai 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Zur Frage der Umnennung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

(Eingesandt aus Baden.)

(Schluß.)

Der Verband kann niemals eine so intensive Thätigkeit entfalten, wie ein Einzelverein. Wer etwas Anderes behauptet, kennt die Verhältnisse nicht. Immerhin wünschen wir selbstredend, daß der Verband möglichst viel leiste. Es war aber früher, als das deutsche Gebiet des Verbandes sich auf Sachsen, Württemberg, Baden und einen kleinen Theil von Hessen beschränkte, und auch später, als der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein noch allzusehr in der Anfangs-Entwickelung sich befand, wirklich nichts Großes zu machen. Jetzt sind alle Einleitungen getroffen, um die Verbandsthätigkeit fruchtbarer zu gestalten, und es ist nun lediglich zu wünschen, daß die Weiterentwickelung nicht abermals à la Unfallsversicherung gestört wird. Uebrigens — wenn der Verband der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins nicht genug zu bieten scheint, weshalb hat sie dann nicht selbst die Initiative zur Besserung der vermeintlichen Uebelstände ergriffen? Hat sie im Verbande nicht gleich anderen Vereinen auch etwas zu thun? Soviel uns bekannt, hat doch der Verbandsvorstand in Erfüllung eines Verbandsbeschlusses vor längerer Zeit an alle Verbandsvereine die Aufforderung gerichtet, Vorschläge darüber zu machen, welche Aufgaben dem Verbande noch zugewiesen werden könnten.

Wenn man Muster für Verbandseinrichtungen sucht, braucht man wahrlich nicht nach dem zu greifen, was die Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins bietet; nein, da benutzt man lieber die geeigneteren Vorbilder der älteren Verbandsvereine, von denen der Gründer des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins doch auch wohl Verschiedenes gelernt hat. Man ist um so berechtigter dazu, als von einsichtigen preußischen Kollegen (Vereinsmitgliedern) selbst an der Organisation und der Thätigkeit des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, und zwar in Beziehung auf zu weitgehende Zentralisation und auf die Zielpunkte der Thätigkeit scharfe Kritik geübt wird. Die Rechtsschutzsache wird nach Gebühr gewürdigt; bezüglich der übrigen Vereinsaufgaben aber hört man die Meinung äußern, daß so, wie sie verfolgt werden, das Vereinsbureau sich mehr und mehr zu einer Art Versicherungsanstalt ausbilde. Da gebe es doch andere, dringendere und theilweise auch idealere Aufgaben, denen zu Liebe jene Dinge mehr aus den Händen der Vereinsleitung genommen und die ganzen Vereinsverhältnisse derart vereinfacht werden sollten, daß auch ein aktiver Beamter (wenn auch mit Hilfskräften) dem Vereine vorstehen könne.

Hat denn nun aber der Verband wirklich so wenig Nutzen gestiftet? Wir denken, er kann doch mancherlei Erfolge aufweisen. Hat er nicht die Abschlüsse mit Gasthöfen und Kuranstalten getroffen? Hat er nicht etwa auch dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein erheblich dadurch genützt, daß er diesem für das ganze deutsche Verbandsgebiet die Pflege des Rechtsschutzes überantwortet? Aber fragen wir weiter: ist er es nicht gewesen, der die Gründung des Hannoverschen Vereines überhaupt ermöglicht hat? Diese Frage wird vielleicht Ueberraschung erregen. Nun, sie ist zu bejahen. Ohne Hilfe der Presse hätte Herr Schirmer mit seinem Vereine nicht aufkommen können; welche Presse aber stand ihm zur Verfügung? Es blieb einzig und allein das längst gut eingeführte Verbandsorgan, das sich auch tapfer genug für die Verwaltung und den Verein geschlagen hat. Und wer hat nun diesem Blatte, dessen Herausgeber auch jahrelang mit großen Schwierigkeiten ringen mußte, die Bedingungen seiner Existenz erfüllt? Nur die bereits vor der Rudimentärzeit des Schirmerschen Vereins zum Verbande vereinigten Vereine in Sachsen und Süddeutschland! Auf den Schultern des Verbandes hat sich der Herr Vereinsdirektor emporgeschwungen.

Was die Vereinsverwaltung zur materiellen Begründung der Wahl des Eigenschaftswortes „deutsch" in der Firma des Hannoverschen Vereines sagt, werden wohl kaum viele Leser richtig finden. Die ganze Begründung wird ja schon dadurch ad absurdum geführt, daß sie in der Konsequenz darauf hinweisen würde, allen deutschen Einzelvereinen die Bezeichnung „deutsch" beizulegen, so daß man dann je einen „Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein" (ohne daß in der Firma ein auf den Namen des einzelnen Landes bezüglicher Zusatz erschien) in Hannover, Chemnitz, München, Stuttgart, Karlsruhe, Darmstadt u. s. w. hätte. Ob eine solche Konfusion, eine solche Ulkmacherei mit dem Namen des Vaterlandes dem jetzt sogenannten einzigen „Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereine" erwünscht wäre?

Die Exemplifikation auf den „Verband Deutscher Beamten-Vereine" und auf den „Preußischen Beamten-Verein" ist gänzlich verfehlt. Es muß überraschen, daß es einem so scharfen Dialektiker, wie es der Verfasser der Erklärung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins ist, so ganz und gar entgehen konnte, daß jene Beispiele, wenn man ihnen auf den Grund geht und sie nicht nach eignem Geschmacke zurechtstutzt, genau für das Gegentheil dessen sprechen, was er beweisen wollte. (Abgesehen davon, daß der „Preußische Beamten-Verein" gewiß eher nach den thatsächlichen Verhältnissen die Berechtigung haben dürfte, sich allgemein „deutsch" zu nennen.)

Die Andeutung, als ob die Vereine in Sachsen und Süddeutschland die Bezeichnung „deutsch" dieses Wortes selbst wegen beanstandeten, ist schon widerlegt worden. Sie war kein nobles Fechtkunststück.

Die Nothwendigkeit der Firmenänderung wird an den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein über kurz oder lang aus den inneren Verhältnissen desselben heraus von selbst eintreten. Es wäre schon deshalb wohl nicht unzweckmäßig, schon jetzt mit der Aenderung vorzugehen und damit zugleich einen berechtigten Wunsch der übrigen deutschen Verbands-Vereine zu erfüllen. Wir freuen uns, hierin die Zustimmung einsichtiger preußischer Kollegen gefunden zu haben.

Ungern haben wir uns an der Debatte betheiligt, die ohne unser Zuthun entstanden ist; ungern haben wir dabei persönliche Verhältnisse berührt. Die scharfe Polemik der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins nöthigte dazu; sie hat es unabweislich gemacht, den wahren Grund der Dinge aufzudecken.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Von den Mitgliedern der Verwaltung, Herren Fleckner, Schriftführer, Schwitzky, Buchhalter, und Surkemper, Kassirer, geht uns mit Bezug auf das „Eingesandt aus Baden" die Erklärung zu, daß bei den bisherigen Zeitungserörterungen über die Firmenfrage des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins nicht allein die Person des Vereins-Direktors, sondern die gesammte Vereinsverwaltung sich als verantwortlich betrachtet und daß sie für alle aus den Protokollen ersichtlichen Aussprachen und Handlungen des Direktors auf den Verbandstagen die Mitverantwortung übernimmt. — Auf Weiteres erklären die genannten Herren nicht eingehen, sondern die Regelung der ganzen Angelegenheit der General-Versammlung am 10. Mai und dem Verbandstage überlassen zu wollen.

Dieser nach Schluß der Nummer eingegangenen Erklärung sind Begründungen beigefügt, die wir, wenn es erforderlich sein sollte, noch bekannt geben werden, in dieser Nummer aber wegen ihres Umfanges nicht mehr bringen können. Zur Orientirung sei nur bemerkt, daß sie sich mit den schon früher vom Herrn Direktor des Vereins gegebenen Ausführungen decken. D. Schriftl.

Digitized by Google

Geschäfts-Bericht der Vereins-Verwaltung für das Jahr 1895.

(§ 5 der Satzungen.)

Die Ergebnisse des verflossenen Vereinsjahres können nach allen Richtungen hin als befriedigende bezeichnet werden. Sowohl Se. Excellenz der Herr Staatsminister Thielen, wie nicht minder alle Eisenbahn-Oberbehörden und Behörden haben uns fortgesetzt ihre schätzbare Gunst erwiesen und dadurch indirekt manchen fördernden Einfluß auf unsere Vereinsentwickelung ausgeübt, wofür wir an dieser Stelle gern unseren verbindlichsten Dank zum Ausdruck bringen.

Unter den Bezirksvorständen und Vertrauensmännern haben einige im Vereinsinteresse sehr verdienstvolle Leistungen entfaltet, insbesondere durch die veranstalteten wissenschaftlichen Vorträge, bei welchen sich zu unserer großen Freude als Referenten die höheren Beamten aus dem Ministerium, von den Kgl. Eisenbahn-Direktionen, vom großen Generalstabe 2c., auch Subalternbeamte als Vortragende bethätigt haben. In dieser Hinsicht verdienen hervorgehoben zu werden die Ortsbezirke von Berlin, Magdeburg, Wittenberg, Braunschweig, Bremen, Straßburg i. Els., Metz, Goslar, Halle, Illowo, Weißenfels, Dobrilugk, Aachen, Herbesthal u. a. (worüber zumeist im Vereinsorgan, den Deutschen Verkehrs-Blättern, theils auszugsweise, theils in vollem Umfange berichtet worden ist! D. Schriftleitung). Das Wachsen vorgenannter Bezirke, an deren Spitze Männer stehen, die sowohl von der idealen Wirksamkeit unseres Vereins durchdrungen sind, als sie auch die praktische Nützlichkeit zu würdigen wissen, — sollten sich alle Diejenigen zur Richtschnur dienen lassen, welche sich bisher mehr oder weniger passiv verhalten haben. — Man sollte doch den für alle Mitglieder so wichtigen Gedanken nicht aus den Augen verlieren, daß es sich um die öffentliche und berufliche Hebung des Standes, um die Erweckung und Festigung eines gesunden Patriotismus, eines kollegialen Gemeinsamkeitssinnes und um Selbsthilfe in materiellen Nöthen handelt. In wie außerordentlich vielen Fällen hat sich ein ungünstiges Geschick über einzelne Vereinsgenossen vollzogen und wie außerordentlich nützlich hat sich da die Vereinshilfe bemerkbar gemacht! Und in welch' beachtenswerther Weise hat sich seit dem Bestehen unseres Vereins durch die Wirksamkeit das Ansehen der Eisenbahn-Beamten überhaupt gehoben! Es könnten darüber Ansichten unbetheiligter Beamten angeführt werden, die ebenso erfreulich sind als sie zu Weiterstreben auf der bisherigen Bahn ermuthigen.

Wir richten deshalb an alle unsere Vereinsgenossen und an Gönner und Freunde des Vereins, zu welchen wir in erster Linie unsere hohen Ehrenmitglieder, die Herren Direktions-Präsidenten Kranold-Berlin und Thomé-Danzig rechnen, die Bitte, auch fernerhin unsere Vereinssache zu stützen und zu fördern, wo und wie es nur immer möglich ist.

Zu den Einzelheiten des Vereins übergehend, hatten wir am Schlusse des Jahres 1894 einen Bestand von 5500 Mitgliedern, Ende des Berichtsjahres (1895) wiesen unsere

Listen auf	7000	Mitglieder.
Es ergiebt sich hiernach ein Zuwachs von . .	1500	Personen.

Allerdings nicht als vollgiltige Mitglieder des Vereins, wohl aber als Zugehörige zu unserer Rechtshilfsabtheilung kommen noch in Betracht die Kollegial-Vereine in

Baden mit	856	Mitgliedern
Darmstadt mit	254	"
Sachsen mit	5616	"
Württemberg mit	916	"
zusammen mit . .	7744	Mitgliedern

sodaß in der bedeutsamsten Abtheilung unseres Vereins, der Rechtshilfsfrage, jetzt 14744 Genossen zusammenstehen. Das ist ein bemerkenswerther Gemeinsamkeitsfaktor, dessen Werthgewicht von keiner Stelle unterschätzt werden wird. Um die Rechtshilfe an sich zur weiteren Wirkung und Entwickelung zu bringen, haben wir neuerdings auch Schritte unternommen, die darauf abzielen, denjenigen Bahnbeamten, welche durch Betriebsunfälle (nicht durch andere Vergehen, z. B. Defektirungen 2c.) Gefängnißstrafen zu erleiden, haben eine besondere, bessere Behandlung und Trennung von den die Gefängnisse bevölkernden Verbrechern zu sichern. Ob diese Schritte Erfolg haben werden, läßt sich einstweilen noch nicht absehen; möglich, daß eine gesetzmäßige Aenderung in den bisherigen Verhältnissen erst mit dem in Aussicht stehenden Strafvollzugsgesetz erzielt werden kann.

Auch über die Einrichtung von Eisenbahnfachgerichten zur Untersuchung und Aburtheilung von Eisenbahnbetriebsunfällen aller Art (ähnlich den Seeämtern) haben Besprechungen mit berufenen Personen stattgefunden. Zu einer Petition wird vorher Material zu sammeln sein.

Ganz ungewöhnlich hat sich die Schreibarbeit mit dem Anwachsen der Zahl der Vereinsgenossen vermehrt. In dem Schriftwechselbuche finden sich 3506 Nummern verzeichnet; vertheilt auf 300 Arbeitstage bringt das für jeden Tag durchschnittlich annähernd 12 Stücke, darunter viele, die wegen ihres Umfanges und wichtigen Inhalts Stunden und Tage zum Studium erforderten, insbesondere diejenigen, in welchen es sich um Rechtshilfe und die Vertretung persönlicher Interessen handelte. Solche Sachen können begreiflicher Weise mit einer oberflächlichen Behandlung nicht abgethan werden.

An portopflichtigen Briefen und Drucksachen sind expedirt worden:

zu 5, 10 und 20 Pfennig	2800	Sendungen,
sodann einzelne Drucksachen und in Packeten zu 3, 5, 10, 20, 30, 40 und 50 Pfennig	9620	"
zusammen	12920	Sendungen,

was auf den einzelnen Tag durchschnittlich 41 Abfertigungen ergiebt.

Von unseren anfänglich so beliebten und geschmackvollen Vereinsabzeichen sind im vergangenen Jahre nur 806 Stück abgesetzt bezw. verschickt worden; im Verhältniß zur Vereinsstärke eine geringe Anzahl. Möchte man an den berufenen Stellen darauf hinwirken, daß möglichst jedes Mitglied sich ein Abzeichen kaufe. Der Preis von 50 Pfennige ist doch wahrlich ein geringes Opfer für ein Symbol, das die Zusammengehörigkeit markirt und bei festlichen Versammlungen immerhin einen hübchen Schmuck darstellt.

In der Rechtshilfsangelegenheit wurden aus dem Vorjahre als unerledigt übernommen 19 Fälle, im Laufe des Jahres liefen ein 105, zusammen 124 Fälle. Davon wurden im Laufe des Jahres 1895 zur Erledigung gebracht 112 Fälle, verblieben in der Schwebe 12 Fälle, welche auf 1896 übertragen worden sind.

An den erledigten 112 Fällen waren betheiligt:

Stations-Vorsteher 3, Assistenten und Diätare 50, Expedienten 3, Bahnmeister und Telegraphisten 2, Rangirmeister 24, Weichensteller 14, Lokomotivführer und Heizer 10, Fahrbeamte 10, — macht 117 Personen. Von letzteren wurden gerichtsseitig freigesprochen 19; durch persönliches Eingreifen des Vereins bezw. durch Tragung der Materialkosten wurden von dem Erscheinen vor Gericht bewahrt 10; desgleichen durch Niederschlagung seitens der Behörden 36; gerichtlich bezw. staatsanwaltschaftlich wurden außer Verfolgung gesetzt 17; mit Gefängnißstrafen wurden 18 und mit Disziplinarstrafen 11 Personen belegt, während bei 6 Personen die Vereinshilfe aus verschiedenen Gründen abgelehnt werden mußte. — Das Verhältniß der Bestrafungen zu den betheiligten 117 Personen beträgt 25,9 vom Hundert. Dieses günstige Ergebniß durch seine Wirksamkeit mit herbeigeführt zu haben, muß dem Verein zur Genugthuung gereichen. Anerkennend und dankend wollen wir aber auch die Thatsache in Betracht ziehen, daß die vorgesetzten Behörden 35 minder bedeutende Betriebsunfälle nicht vor die Gerichte gebracht, sondern anderweitig erledigt haben. Möchte die humane Auffassung so viel als irgend thunlich immer mehr Platz greifen!

Die vorerwähnten 112 Rechtshilfsvorgänge bezogen sich in 99 Fällen auf Betriebsgefährdung, in 2 Fällen auf vermeintliche Betrugsvergehen, in 5 Fällen auf verschiedene Dienstangelegenheiten, in 1 Fall auf Verleumdung, in 4 Fällen auf Beleidigung und in einem Falle auf Körperverletzung.

An Stationen kamen bei den Betriebs- bezw. Rechtshilfsfällen in Frage:

Aprath, Barmen-Rittershausen, Berlin, Betzdorf, Blankenheim, Bodenfelde, Braunschweig, Celle, Charlottenburg, Coswig, Crefeld, Dieringshausen, Driesen-Vordamm, Eberswalde, Gießen, Göttingen, Goslar, Großsachsenhein i. W., Hagenau i. Els., Hamburg, Hamm, Hannover, Hengstei, Herbesthal, Herdecke-Vorhalle, Heudeber, Hildesheim, Holzdorf, Isenbüttel, Kirchheim, Kohlscheid, Köln-Deutz, Kupferdreh, Lennep, Letmathe, Lichtenberg, Magdeburg, Meppen, Merseburg, Metz, Mohlsheim, M.-Gladbach, Münden i. H., Münster i. W., Namslau, Reuß, Niederschlema i. S., Obertürkheim i. W., Opladen, Orlamünde, Osnabrück, Pößneck, Rothe Erde, Ruhland, Ruhrort, Rückers-Reinerz, Saalfeld, Schneidemühl, Schönebeck, Seelze, Singen i. Baden, Soest, Stolberg a. Rh., Tempelhof, Torgau, Treysa, Trier, Triptis, Troisdorf, Vienenburg, Weißenfels, Weißweiler und Wülfel.

(Schluß folgt.)

Ortsverein Herbesthal.

Die am 12. d. Mts. anberaumte Vierteljahrs-Versammlung war in Folge ungünstiger Witterung und anderer Umstände nur von 12 Mitgliedern besucht und daher nicht beschlußfähig. Da die auf der Tagesordnung stehenden verschiedenen Punkte nicht dringlich waren, auch Punkt 2 derselben durch die wiederholte Verschiebung der Generalversammlung zu Hannover gegenstandslos

Digitized by Google

geworden ist, wird die Besprechung derselben auf die im Monat Juli stattfindende Vierteljahrs-Versammlung verschoben, für welche eine bessere Betheiligung sehr erwünscht erscheint.

Bezirksverein Nakel.

Am 29. April veranstaltete der hiesige Bezirks-Verein in seinem Vereinslokal „Hotel Kaiserhof" seinen ersten Herrenabend, zu dem 25 Mitglieder und ebensoviel Gäste erschienen waren. Der Abend wurde durch den Gesang „Wo Muth und Kraft" eröffnet. Dann verlas Herr Lokomotivführer Hinz einen von ihm verfaßten, mit vielem Beifall aufgenommenen Prolog. Die vom Vorsitzenden gehaltene Festrede gipfelte in einem begeisterten Hoch auf Se. Majestät. Allgemeine Lieder, Gesangs- und deklamatorische Vorträge wechselten ab und zeigten, daß der Verein Mitglieder besitzt, die durch Wort und Lied die Zeit in angenehmer Weise erheitern. Erst der grauende Morgen trennte die fröhliche Versammlung, die hinlänglich bewies, daß unser Verein in dem kleinen Netzestädtchen weitgehende Sympathien besitzt. Der nächste Vereinsabend findet am 1. Juni Abends 8 Uhr im Vereinslokal statt.

Ortsbezirk 39 (Oschersleben).

Auf Einladung der Stations-Assistenten Herren Sommer und Bismarck hatten sich in dem hiesigen Bahnhofsrestaurant am 29. März d. J. eine Anzahl von Beamten und Hilfsbeamten der Station Oschersleben eingefunden zu einem Vortrage, welchen der Vertrauensmann des Bezirks 39, Herr Stations-Vorsteher Schulz, bereitwilligst zugesagt hatte. Dieser Vortrag, welcher in klarer und sachgemäßer Weise die Zwecke und Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover behandelte, wurde von den Anwesenden begeistert aufgenommen und als ein Leitfaden bezeichnet, an dem sie jetzt erst die Pflichten und Rechte eines Mitgliedes, zugleich aber auch die ideale und hohe Richtung der Vereinsbestrebungen und die daraus ersprießenden Segnungen erkannt hätten. Im Anschluß hieran wurde von den Mitgliedern des Vereins ausgeführt, daß unter den augenblicklich bestehenden Umständen, wonach ein Vertrauensmann auf hiesiger Station sich befinde, und ein neuer Bezirk Nr. 39 von der Vereinsleitung geschaffen sei, es angethan erscheine, sich vom Bezirksvereine Nr. 30 Magdeburg zu trennen und einen eigenen Ortsverein zu bilden. Der Antrag wurde noch ferner damit begründet, daß es für die Vereinsmitglieder in Oschersleben mit großen Umständen verknüpft sei, die Versammlungen in Magdeburg zu besuchen, die Mitglieder selten oder gar nicht zu dem von den Geschäften ꝛc. gewährten Rabatt kommen und die bisher zu Bezirk 30 abgetragenen Ortsvereinsgebühren in der Folge am Orte zu guten Zwecken verwendet werden können. Die Versammlung beschloß sodann einstimmig den Austritt aus dem Bezirk 30 und den Uebertritt zu dem Bezirke 39, sowie die Gründung eines eigenen Ortsvereins, welcher vom 1. April 1896 ab in Wirksamkeit treten soll. Hierauf wurde zur Vorstandswahl geschritten und nachstehende Herren (Herr Stations-Vorsteher Schulz ist als Vertrauensmann zugleich Vorsitzender), als Beisitzer, bezw. Kassirer und Schriftführer gewählt: Herr Bahnmeister 1. Kl. Näwi, Stations-Assistent Sommer und Stations-Assistent Bismarck. Ferner wurde ein Antrag, 4 Exemplare der Deutschen Verkehrs-Blätter vereinsseitig zu beschaffen und den Mitgliedern, welche in Gruppen getheilt werden sollen, zugänglich zu machen, angenommen. Nachdem vom Vorsitzenden noch mitgetheilt war, daß alle 4 Wochen eine Versammlung stattfinden solle, und 11 anwesende Herren zur Aufnahme gelangt waren, erfolgte der Schluß der so interessanten und lehrreichen Versammlung mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und König.

Ortsgruppe Nr. 168 (Wittenberge).

Am Sonnabend, den 25. April fand im großen Saale des „Gasthofs zum grünen Baum" hierselbst der angekündigte Vortrag des Stations-Assistenten Herrn Scharr aus Berlin über: „Die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahn" statt. Die etwa 300 Zuhörer nahmen diesen in allen Theilen klaren und anschaulichen Vortrag mit dem größten Beifall entgegen. Die sich daran anschließenden Lichtbilder erhöhten das Verständniß für den Vortrag. Besonderes Interesse, namentlich für die Damen, erweckten die ferner vorgeführten und gut gelungenen Bilder, die uns Landschaften aus der Schweiz, aus Norwegen, und andere Naturschönheiten, wie auch Skizzen aus dem japanisch-chinesischen Kriege zeigten. Als Gäste konnten wir Kollegen aus Neustadt a. Dosse, Wusterhausen a. Dosse, Kyritz und Berlin begrüßen. Vor und nach dem Vortrage konzertirte die Schrödersche Kapelle. Ein gemeinsames Kränzchen bildete den Schluß und hielt die Theilnehmer bis tief in die Nacht hinein zusammen. Dem Herrn Kollegen Scharr sei auf diesem Wege nochmals unser Aller herzlichster Dank ausgesprochen für seine selbstlose Aufopferung und für seine Mühen, denen er sich im Vereinsinteresse unterzieht.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen. Bezirk Leipzig.

Unser Bezirksverein beging am 23. April cr. auch diesmal den Geburtstag Sr. Majestät unseres Königs Albert in feierlichster, ja man kann ohne Weiteres sagen, in bisher alle vorherigen übertreffender Weise. War es der imposante, schöngeschmückte Theatersaal von „Stadt Nürnberg", oder war es das bunte, von blühendem Damenflor und schmucken Uniformen der sächsischen und preußischen Kollegen durchwirkte Bild, oder die schlichte und doch so packende Rede eines unserer Herren Oberbeamten und die so außerordentlich feinen musikalischen Darbietungen der Kapelle Günther-Coblenz oder alles Dieses zusammen, noch niemals hatte der Festausschuß glücklichere Anordnungen getroffen als diesmal.

Der Marsch „Furor Teutonicus" und v. Webers Jubelouverture eröffneten das Konzert-Programm des 1. Theils. Fesselnd kamen die 2. ungarische Rhapsodie und die solistisch durch Herrn Kapellmeister Joachim wahrhaft virtuos durchgeführte „Faust"-Fantasie Sarasate's zu Gehör. Mit schlichten, herzlichen Worten begrüßte Herr Magazinverwalter Möbius die Festtheilnehmer und sprach das Gelübde: „Wir wollen alle Zeit die bewährte sächsische Treue zu unserem Königshause halten und mehren!" — Den zweiten Theil leitete Rossinis meisterhaft gespielte Tell-Ouverture ein, und darauf hielt Herr Baurath Rother die trefflich durchdachte, von Herzen kommende und zu Herzen gehende Festrede. „Mit dem Erwachen des Frühlings, mit dem Grün der Bäume und dem Weiß des Blüthenschnees," so begann Redner, „kehrt der Tag wieder, dem wir Sachsen freudig entgegenharren, der Geburtstag Sr. Majestät." Das Sachsenland feiert ihn jetzt zum 23. Male, immer mit gesteigerter Freude. Alle treubewegten Sachsen vereinigen sich heute mit uns in der Bitte: Gott erhalte uns den König! Wie eine Leuchte aus der Vergangenheit ragt er in unsere Zeit herüber. Von den Feldherren der großen Zeit von 1870 ist nur er allein noch übrig. Neben ihm lebt noch der geistige Baumeister des Deutschen Reiches, der alte Reichskanzler, der alte Bismarck; gleich einer knorrigen Eiche steht dieser Große treu, unwandelbar, aber auch unbeugsam. Noch die spätesten Geschlechter werden von unserem König zu rühmen wissen, daß er unentwegt sein Wohlwollen, ja seine Freundschaft dem Bismarck, diesem ehrlichsten der Deutschen, geweiht hat. Hierdurch beweist unser König, wie sehr er Geist und Klugheit zu würdigen weiß, gleicherweise hat er in seiner langjährigen Regierungszeit durch die Wahl seiner Minister, durch die weisen Anregungen für neue Staatseinrichtungen, durch Förderung von Kunst und Wissenschaft seine Staatsklugheit und seine Liebe zu seinem Sachsenvolke bethätigt. Steht doch unser Land in Bezug auf Gesetzgebung, Pflege von Kunst, Wissenschaft und Volksunterricht mit an erster Stelle unter den deutschen Staaten, ja unter den Staaten der Welt. Und selbst die Unzufriedenen, sie stimmen in einem Punkte darin überein und die Gerechtigkeit und Lauterkeit unserer Regierung ist über allem Zweifel erhaben. Reicher Segen ergießt sich über das Land und er wird auch unserer Beamtenschaft zu Theil. Freilich hat König Albert so manchen seiner treuen Diener, den er oft sogar Freund nannte, dahin scheiden sehen. Jetzt erst wieder ist einer der obersten Beamten von der unerbittlichen Hand des Todes hinweg gemäht worden: Freiherr von Oer, der tüchtige Ingenieur, der vornehme Mann, der leutselige Oberbeamte, der unseren Kreisen so nahe stand. — Unter dem Regiment König Alberts sind der Volkswohlstand und die Hilfsquellen des Landes beständig gewachsen; die Eisenbahnen haben sich dreifach vermehrt. Die Eisenbahn-Beamten haben neben den Gehaltserhöhungen erst neuerdings die Staatsdiener-Eigenschaft erhalten, und die Pensionsverhältnisse wurden verbessert. Im persönlichen Verkehr ist König Albert der echte Edelmann, der Ritter ohne Furcht und Tadel. Möchten wir uns noch lange des Regiments unseres tapferen, gerechten und gütigen Königs erfreuen! — Mit stürmischem Jubel wurde darauf das Hoch auf Se. Majestät ausgebracht und die Sachsenhymne gesungen. Dem verehrten Redner ward reichster Beifall zu Theil. Ein Telegramm, lautend: Sr. Majestät König Albert. Zur Feier des Geburtstages Ew. Majestät festlich versammelt, bringen ehrfurchtsvolle und herzliche Segenswünsche dar der Bezirksverein der Eisenbahn-Beamten zu Leipzig. gez. Baurath Rother*). — Mit sich gleichbleibender Feinheit und Virtuosität wurden die übrigen Stücke des Konzertprogramms zu Gehör gebracht und fanden wohlverdienten Beifall. Besonderes Wohlgefallen erregte Herr Güter-Expedient Försterling von der Kgl. Preußischen Staatsbahn, welcher Namens seiner Kollegen den Dank für die Einladung, der sie aus nationalen Beweggründen gern gefolgt seien, darbrachte

*) Darauf ist folgendes Danktelegramm eingegangen: „Ich danke dem Bezirksverein der Eisenbahnbeamten herzlich für die Mir zugegangenen freundlichen Glückwünsche. Albert."

Digitized by Google

und dem Verein weiteres Blühen und Gedeihen wünschte. — Mit einem brillanten Ball schloß die schöne Festfeier, die Jedem in angenehmster Erinnerung bleiben wird. — Wenn wir zum Schluß Eins noch zum Ausdruck zu bringen haben, so ist es unser Bedauern darüber, daß die Betheiligung der sächsischen Eisenbahn-Beamten eine verhältnißmäßig geringere war als die der preußischen. Woran es gelegen haben mag, wir wissen es nicht, hoffentlich nicht an mangelndem Interesse.

Ortsgruppe Potschappel.

Wie früher wurde in unserer Ortsgruppe am 23. April 1896 unter sehr zahlreicher Betheiligung der Geburtstag Sr. Maj. des Königs, sowohl in ernsten, wie heiteren Vorträgen festlich begangen. Nach herzlicher Begrüßung der Erschienenen von Seiten des Obmannes, Herrn Stations-Assistent Gerecht, hielt Herr Diätist Menzel eine von allen Anwesenden begeistert aufgenommene Festrede. Während sich nach der unter Leitung des Expeditions-Hilfsarbeiters Herrn Jäger die komischen, sowie theatralischen Vorträge zu einem sehr schönen Abend gestalteten, bewegten sich sämmtliche Anwesende bis zur späten Morgenstunde in einem recht geselligen Beisammensein.

Ortsgruppe Eversbach i. S.

Zur Feier des Geburtstages Sr. Majestät unseres allverehrten Königs hatten sich am 23. April die Mitglieder der hiesigen Ortsgruppe des Beamten-Vereins der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen nebst Damen und einigen Freunden im Restaurant Schweizerhaus vereinigt. Nachdem der derzeitige Obmann, Herr Stat.-Ass. Mroß, der hohen Bedeutung des Tages in zündender Rede die in einem begeistert aufgenommenen Hoch ausklang, gedacht und die Feststimmung durch Absingung einiger patriotischer Lieder ihren Höhepunkt erreicht hatte, wurde unter allseitiger Zustimmung den patriotischen Gefühlen durch Absendung eines Glückwunsch-Telegramms an Se. Majestät besonderer Ausdruck verliehen. Die zwar nur in kleinem Kreise stattfindende Feier, zu der die Einladungen erst in letzter Stunde ergehen konnten, da sich zu der anfangs beabsichtigten Betheiligung an einer öffentlichen Veranstaltung keine Gelegenheit bot, wurde außerdem durch beifällig aufgenommene Solo-Gesangsvorträge mit Zitherbegleitung verschönt. Unsern Mitgliedern noch zur erfreulichen Nachricht, daß Se. Majestät auf obiges Telegramm folgende Antwort ergehen ließ: „Ich danke dem Beamtenverein herzlich für die Mir zugegangenen freundlichen Glückwünsche. Albert."

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

General-Versammlung am Sonntag, den 10. Mai 1896 zu Hannover.

Lokal: Großer Konferenzsaal der K. Eisenbahn-Direktion im östlichen Flügel des Empfangsgebäudes.
Beginn: Nachmittags 3 Uhr, präzise.

Tages-Ordnung.

1. Eröffnung der Generalversammlung:
   a) Bureaubildung: Ernennung eines Protokollführers und zweier Beisitzer;
   b) Verlesung des Protokolls der vor. Generalversammlung.
   } § 16, 6 und 12 der R.-H.-Abth.
2. Geschäftsbericht und Jahresrechnung pro 1895.
   a) Mittheilungen der Vereinsverwaltung;
   b) Bericht der Rechnungsprüfungs-Kommission;
   c) Desgleichen der Untersuchungs-Kommission;
   d) Event. Entlastung der Vereinsverwaltung;
   e) Voranschlag zum Haushaltsplan für 1896;
   } § 16, 8 R.-H.-Abth.
   f) Abrechnung und Bilanz der Spar- und Darlehnskasse (§ 19 der Satzungen).
3. Wahl für die ausscheidenden Mitglieder der Vereinsverwaltung und deren Stellvertreter: Schirmer und Fleckner, Seelemeyer und Bührig. } § 8, 2—7 R.-H.-Abth.
4. Wahl der Rechnungsprüfungs-Kommission (§ 12, Abs. 1—4 und 8 R.-H.-Abth.).
5. Mittheilungen der Vereinsverwaltung über: Rabattangelegenheiten, Spar- und Darlehnskasse, Kautionsbestellung, Sterbekasse u. Pensionszuschußkasse.
6. Berathung über verschiedene Anträge (§ 16, 4 und 5 R.-H.-Abth.).
7. Verschiedenes, Anfragen, Wünsche 2c.
8. Schluß.

Hannover, den 17. April 1896. **Die Vereinsverwaltung.**
Ch. Schirmer, Direktor.

Betr. den Geschäftsbericht.

An A. in Br. und K. in L. Es ist bisher nicht üblich gewesen, von den Jahresgeschäftsberichten jedem Mitgliede ein Exemplar zu geben. Da der Bericht in den Verkehrsblättern abgedruckt wird, wollen Sie die Vereinsgenossen auf diesen Abdruck verweisen.

Quittungsblocks mit Stamm und Blatt, je 100 Formulare, verwendbar bei Empfangsbescheinigungen über Beiträge, Prämien, Eintrittsgelder 2c., sind wieder vorräthig und werden auf Anforderung versandt.

Betr. Rabattverhältnisse.

Von Seiten eines Geschäfts, mit welchem wir ein Vergünstigungsabkommen abgeschlossen haben, werden wir ersucht, die Herren Mitglieder dahin zu verständigen, daß bei Bestellungen u. s. w. die genaue Bezeichnung des Vereins, dem sie angehören, unbedingt nothwendig ist. Wir bitten, dies zu beobachten.

Die Vereins-Verwaltung.
Ch. Schirmer, Direktor.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Den geehrten Mitgliedern diene zur gef. Kenntnißnahme, daß die Lieferung der farbigen Karten des Eisenbahnnetzes in Kürze erfolgen wird. Die Verzögerung führt die Kunstanstalt auf verschiedene Störungen und Behinderungen zurück.

Chemnitz, den 5. Mai 1896. **Der Hauptvorstand.**

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Zugang: 1120 Blessing, Karl, Eisenbahn-Anwärter. 15. 3. 76. 21. 2. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Stuttgart. — 1122 Deutschle, Eduard, Stat.-Vorsteher. 25. 10. 51. 1. 3. 96. 300 Mk. 13.80 Mk. 115 Pfg. Meckenbeuren. — 1116 Eymann, Friedrich, Telegr.-Gehilfe. 15. 1. 73. 16. 2. 96. 200 Mk. 4.80 Mk. 40 Pfg. Ulm. — 1114 Faude, Markus, Eisenbahn-Referendär I. Kl. 28. 10. 69. 5. 2. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Hall. — 1123 Foltzer, Paul, Expedient. 12. 4. 65. 1. 3. 96. 300 Mk. 8.40 Mk. 70 Pfg. Meckenbeuren. — 1126 Frank, Wilhelm, Expedient. 29. 7. 68. 12. 3. 96. 200 Mk. 5 Mk. 42 Pfg. Sulz a. N. — 1119 v. Gemmingen, Eugen, Eisenbahn-Anwärter. 9. 3. 77. 17. 2. 96. 300 Mk. 5.80 Mk. 49 Pfg. Bretten. — 1115 Henne, Theodor, Güterverwalter. 18. 1. 64. 12. 2. 96. 300 Mk. 9 Mk. 75 Pfg. Crailsheim. — 1128 Hörz, Friedrich, Eisenbahn-Anwärter. 24. 8. 61. 24. 3. 96. 100 Mk. 4 Mk. 34 Pfg. Sigmaringen. — 1117 Klein, Karl, Postpraktikant. 1. 10. 69. 11. 2. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Ulm. — 1127 Keßler, Konrad, Bahnhofsverwalter. 7. 11. 58. 17. 3. 96. 100 Mk. 4 Mk. 34 Pfg. Saulgau. — 1118 Laible, Richard, Postassistent. 15. 2. 70. 11. 2. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Ulm. — 1124 Wenger, Josef, Eisenbahn-Assistent. 16. 2. 67. 5. 3. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Rottweil. — 1121 Zitzer, Friedrich, Kopist. 12. 7. 59. 22. 2. 96. 100 Mk. 4 Mk. 34 Pfg. Stuttgart. — 1125 Zähringer, Josef, Postsekretär. 23. 12. 60. 5. 3. 96. 100 Mk. 4 Mk. 34 Pfg. Rottweil. — Außerordentlicher Beitrag von jedem Mitglied pro Monat 20 Pfg.

Abgang: 688 Dehn, Karl, Eisenbahn-Praktikant, Biberach. — 720 Kocher, Richard, Telegr.-Anwärter, Stuttgart. — 258 Langjahr, Paul, Eisenbahn-Praktikant, Stuttgart. — 931 Maaß, Ernst, Postsekretär, Ulm. — 400 Neef, Julius, Bahnmeister, Ulm †. — 1063 Nußbaumer, Martin, Eisenbahn-Praktikant, Stuttgart. — 758 Ferner, Emil, Post-Assistent, Heilbronn. — 807 Greil, Franz, Eisenbahn-Referendär, Wangen. — 605 Koller, Otto, Eisenbahn-Praktikant, Ulm. — 822 Thatenhorst, Heinrich Gustav, Eisenbahn-Praktikant, Stuttgart. — 1005 Wagner, Benedikt, Bauführer, Geislingen. — 472 Zirkel, Richard, Expedient, Eßlingen.

Stuttgart, den 3. Mai 1896. **Für den Landesvorstand:**
Fraenkel.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Konstanz.

Bei der am 26. April l. J. dahier abgehaltenen Hauptversammlung des Bezirks, welche namentlich von auswärtigen Mitgliedern recht gut besucht war, wurden nachstehende Herren als Vorstandsmitglieder, Abgeordnete zur Landesversammlung und Rechnungsrevisoren gewählt:

Heinrich Meister, I. Vorsitzender,
Georg Rödel, II. Vorsitzender,
Albert Hagemann, Stellvertreter des II. Vorsitzenden,
Paul Becker, Schriftführer,
Fritz Kraft, Stellvertreter des Schriftführers,
Gustav Sterk, Rechner,
Philipp Brehm, Stellvertreter des Rechners,
Ferdinand Straßer, Bibliothekar,
Albert Linßer, Stellvertreter des Bibliothekars.

Fridolin Schlotterlein, Albert Hagemann, Christian Dittes, Gustav Haaf } Abgeordnete zur Landesversammlung.

Philipp Brehm, Paul Becker, Johann Riedlinger, Fritz Fischer } Stellvertreter der Vorgenannten.

Fidel Mettenberger, Fritz Fischer } Rechnungsrevisoren.

Dem Herrn Rödel und Herrn Brehm wurde für die musterhafte Versehung der bisher innegehabten Aemter als I. Vorsitzender bezw. als Rechner die wohlverdiente Anerkennung seitens der anwesenden Mitglieder ausgesprochen. **Der I. Vorsitzende.**

Digitized by Google

Nr. 20. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 8.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 14. Mai 1896. München.

Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71.

(Schluß.)

Kam ein nicht gesprengter Tunnel in den Besitz des vordringenden Siegers, so durfte er übrigens nur mit der größten Vorsicht in Betrieb genommen werden. Zunächst wurden die Portale nach Batterien und Leitungen durchsucht und letztere durchschnitten. Dann folgte das Aufsuchen und Entladen der Minen. Beispielsweise wurden im Tunnel bei St. Menehould, in der Eisenbahnlinie St. Hilaire-Verdun, etwa 500 Meter vom westlichen Eingange, im Widerlagermauerwerk vier Minen entdeckt und auf Anordnung des preußischen Kommandanten von Clermont entladen. Auch mit dem Vorhandensein von Torpedos unter den Schienen mußte gerechnet werden. Diese Sprengvorrichtungen bestanden, nach einer Mittheilung des Chefs der IV. Feld-Eisenbahn-Abtheilung, aus dynamitgefüllten Kasten, deren Ladung durch Schlagloth und Zündschnur mit einem durch Stoßwirkung sich entzündenden, in einem Glasröhrchen befindlichen Sprengstoff verbunden war. Das Glasröhrchen war so angebracht, daß es durch die unter der Last des Rades sich durchbiegende Schiene zersprengt werden sollte.

Bei dem 4100 Meter langen Tunnel von Blaicy, unweit Dijon, der anfangs von einem Luftschachte aus durch herabgeworfenes Geröll in der Mitte gesperrt war — ein Hinderniß, das aber schnell beseitigt werden konnte, — entschloß sich die IV. Feld-Eisenbahn-Abtheilung, nachdem das Suchen nach Torpedos bei der mangelhaften Beleuchtung durch Fackeln ergebnißlos verlaufen war, zu dem gefährlichen Versuch, einen Probezug durch den Tunnel zu schicken. Dem Zuge wurde eine ungeheizte Lokomotive schwerster Bauart vorangestellt, sie sollte die Torpedos zum Springen bringen, darauf folgten 20 offene Güterwagen, dann zwei Personenwagen und zuletzt die den Zug vorwärts drückende Maschine. Ein Baumeister und zwei Pioniere setzten sich in den letzten Personenwagen, ein beherzter Führer bestieg die Lokomotive, und langsam fuhren die Muthigen in den Unheil drohenden schwarzen Schlund. Nach 35 bangen Minuten erreichte der Zug unangefochten den Ausgang des Tunnels. Dieser wurde nun in Betrieb genommen und von hunderten von Zügen befahren. Da fand man — drei Wochen nach jener Probefahrt — etwa vier Meilen vom Tunnel entfernt, sieben Torpedos, von denen jeder mit 3—4 Kilogramm Dynamit geladen war. Die Glasröhrchen waren so ungeschickt befestigt, daß sie unter den Schienen ausgewichen waren, ohne zu zerspringen. Das beunruhigende Gefühl, daß auch der Tunnel Torpedos enthalte, blieb nun bestehen, umsomehr als der Maire von Dijon die Deutschen ausdrücklich vor Torpedos im Tunnel gewarnt hatte. —

Während auf den meisten Bahnlinien die Hauptschwierigkeiten der Fahrbarmachung in der Wiederherstellung der Kunstbauten bestand, war es auf einzelnen Linien der völlige Mangel an Lokomotiven, der sich der Inbetriebsetzung sehr hinderlich erwies. Wie sehr die Franzosen bestrebt waren, den Deutschen die Betriebsmittel zu entziehen, beweist das Vorgehen des Kommandanten von Montmédy, der nach der Schlacht bei Sedan den aus 7 Lokomotiven und 200 Wagen bestehenden Park einiger Verpflegungszüge, welche die französische Heeresleitung nach dem Bahnhof von Montmédy geschafft hatte, weil sich in der Nähe dieses Waffenplatzes die Vereinigung der Armeen Bazaines und Mac Mahons vollziehen sollte, in den dicht bei der Festung gelegenen Tunnel schaffen ließ, worauf er durch Sprengung beider Eingänge diese begehrten Betriebsmittel vor den Deutschen für die nächste Zeit verbarg. Zum Betriebe der für die Operation gegen Le Mans wichtigen Linie Versailles-Chartres-Courville stand in Versailles zu Anfang nicht eine einzige Lokomotive zur Verfügung. Es wurde Betrieb mit Pferden eingerichtet, deren fortwährend 40—50 Stück (je zwei für jeden Wagen) im Dienst waren. In den ersten Tagen des December entdeckten Kavalleriepatrouillen im Eure-Thal, seitlich der Bahnstation Dreux, zwei für eine Fabrikbahn bestimmte kleine Lokomotiven, die mit vieler Mühe, in unsicherer Gegend und mit äußerst schwacher Bedeckung auf dem Landwege nach Dreux, von da auf dem Gleise nach Versailles geschafft wurden.*) Die an den Maschinen fehlenden Excenterstangen mußten in den Reparaturwerkstätten in Epernay hergestellt werden, weshalb es erst Mitte Januar gelang, die Lokomotiven gebrauchsfähig zu machen, und nun erwies sich ihre Leistung als so ungenügend und unzuverlässig, daß die Pferde erst entbehrlich wurden, als die bei der Einnahme von Le Mans erbeuteten großen französischen Lokomotiven nach Versailles gebracht werden konnten.

Noch größer fast waren die Schwierigkeiten, mit denen der

*) Nach langem Suchen fand man zwei Maschinentransportwagen. Der eine, kleinere, hatte nur drei Räder; an sämmtlichen Achsen fehlten die Muttern. Der andere Wagen begnügte sich mit einem Rade; seine Tragbäume waren durchschnitten. Das Rad des größeren Wagens genügte nothdürftig für den kleineren, die Muttern wurden durch Drahtumwicklungen ersetzt. Bei Beförderung der zweiten Lokomotive gelang es den störrischen Bauern — trotz der mit gespanntem Carabiner sie begleitenden Husaren — auf der Brücke zwischen St. George und Montreuil so gegen die Brücke anzufahren, daß das Vordergestell des Wagens abbrach und die Maschine ins Wasser zu fallen drohte. Als nun aber den Bewohnern der drei Ortschaften, welche die dreißig vor den Wagen gelegten Pferde gestellt hatten, eine Strafe von 1000 Franken für die Stunde angedroht wurde, wenn die Lokomotive nicht binnen 24 Stunden nach Dreux gebracht sein würde, arbeiteten sie die ganze Nacht hindurch an der Weiterschaffung und lösten pünktlich ihre Aufgabe.

Digitized by Google

Betrieb auf der wichtigen Bahnlinie Paris-Orleans zu kämpfen hatte. Denn bei der ersten Besetzung von Orleans am 11. Oktober erbeuteten die Deutschen zwar Güterwagen in genügender Zahl, aber keine einzige brauchbare Lokomotive. Sämmtliche Maschinen waren vom Feinde derart beschädigt worden, daß an eine Wiederherstellung binnen kurzer Zeit nicht zu denken war. Deutsche Lokomotiven auf die Strecke zu bringen, war unausführbar, weil die Zugangslinien nicht fahrbar waren, und so mußte denn der Betrieb ebenfalls mit Pferden eingerichtet werden, ein Nothbehelf, unter dem die zahlreichen Verwundeten aus den Kämpfen bei Orleans sehr zu leiden hatten. Ein Verwundetenzug von Orleans bis Ablon, d. i. die letzte Station vor Paris, war drei Tage unterwegs bei nur 110 Kilometer Weglänge. Erst am 7. November gelang es, die am wenigsten beschädigte Lokomotive nothdürftig wiederherzustellen; sie mußte bis Ende December den Dienst auf der ganzen Strecke allein verrichten und leistete namentlich am 9. November bei der Räumung von Orleans vortreffliche Dienste. Den tapferen Bayern gelang es an diesem Tage, unter der Führung unseres Ebermayer, mit der einen Lokomotive sämmtliche Eisenbahnwagen aus Orleans zu retten — eine muthige That, denn der Wagenpark mußte in zwei Züge zerlegt werden, und beim Herausholen des zweiten Zuges galt es, sich wieder in die inzwischen von den deutschen Truppen vollständig geräumte Stadt zu wagen. Der stehen gebliebene Zug war bereits vom Pöbelhaufen umringt, der nur von einigen preußischen Kürassieren, die sich nach dem Bahnhof gerettet hatten, in Schach gehalten wurde, und immer größere Schaaren der aufgeregten Bevölkerung drängten sich nach dem Bahnhofe. Und als nun die von der ersten Fahrt zurückgekehrte Lokomotive an den Zug gekuppelt war, da — meldete der Lokomotivführer, daß die Maschine kein Wasser mehr habe. Es waren peinliche Minuten, die nun vergingen, bis mit Hülfe einer Feuerspritze, die schon Tags zuvor an Stelle der unbrauchbaren Wasserstation benutzt worden war und glücklicherweise noch in der Nähe an einem Weiher stand, der Tender gefüllt werden konnte. Dann wurde die kostbare Spritze sammt Schlauchleitung schnell aufgeladen und hinaus ging es aus dem Bahnhof — 20 Pioniere auf dem Tender, die Gewehre schußbereit — durch die wüthende Volksmenge hindurch. —

Noch Vieles ließ sich berichten von dem Kriege, den man zwar den „Krieg hinter der Front" zu nennen pflegt, der aber die Betheiligten oft genug nicht nur in die Front, sondern auch vor die Front geführt hat, und der an die Ausdauer, die Entschlossenheit und den Muth unserer Ingenieure und Pioniere wahrlich nicht geringe Anforderungen gestellt hat. Welche Summe von Gefahren birgt allein eine Erkundungsfahrt auf feindlicher Bahnstrecke. Die hiermit beauftragten Eisenbahntruppen befinden sich oft in viel schwierigerer Lage, als weit vorgeschobene Reiter-Patrouillen. Letztere vermögen sich durch ihre Beweglichkeit einer drohenden Gefahr meist leicht und schnell zu entziehen, sie sind nicht an den Weg gebunden und können das Gelände seitwärts der Straßen benutzen, auch vermögen sie für die Rückkehr einen andern Weg einzuschlagen. Die zu Erkundungen ausgesandten Baumeister und Offiziere der Eisenbahntruppe sind jedoch auf ihren Rollwagen oder ihrer Lokomotive an den Schienenweg gefesselt, können durch Schienen-Aushebungen jeden Augenblick zum Stehen oder Entgleisen gebracht und dann aus dem Hinterhalt überfallen werden. Auf dem Hinweg erregen sie die Aufmerksamkeit der Bewohner der feindlichen Ortschaften, und doch sind sie gezwungen, denselben Rückweg zu nehmen, der meistens erst recht gefahrvoll ist. Verlassen sie aber mit der schwachen Begleitung ihr Fahrzeug, so befinden sie sich in der Lage kleiner Infanterieabtheilungen, die, einen Tagemarsch und mehr von jeder Unterstützung entfernt, in ungleich größerer Gefahr schweben als Reiter-Patrouillen. Als am 4. December eine aus einem Ingenieuroffizier, 4 Pionieren und 3 Infanteristen bestehende Schaar auf einem von den Pionieren mittels Stangen bewegten Rollwagen von der Erkundung der Strecke Montereau-Nogent zur Seine zurückkehrte, empfing sie in der Nähe von Les Ormes, hart an einem Waldrande, ein Haufe von 200 bis 300 Landleuten, mit großen Steinen in der Hand. Die Schienen waren mit Sand beschüttet worden, so daß zwei Pioniere den Wagen nur mit großer Mühe über die Stelle hinweg brachten, während die anderen Mannschaften die schußfertigen Gewehre auf die feige, in den Wald zurückweichende Menge richteten. Es war ein Glück, daß Les Ormes noch vor Eintritt der Dunkelheit erreicht worden war. Jedenfalls bedurften die zu solchen Unternehmungen ausgesandten Baumeister und Offiziere oft eines hohen Grades von Wagemuth und Entschlossenheit. Man vergegenwärtige sich nur die Erkundungsfahrt in Sturm und Nebel, wie solche unsere bayerischen Kameraden, unter Ebermayers Leitung, am 22. November auf der Strecke Paris-Chateau ausführten. Bei einem Wetter, welches nur erlaubte, das Gleis auf einige 100 Schritt zu übersehen, jeden Augenblick der Entgleisung ausgesetzt, über die deutschen Vorposten hinaus, bis in die französischen hinein, dann die Bremsen angezogen, den Zug auf etwa 15 Meter gestellt, nun Gegendampf gegeben und zurück denselben gefahrvollen Weg! — Gewiß ein packendes Bild aus dem Krieg an der eisernen Spur!

Nachschrift der Schriftleitung d. D. Verk.-Blätter: Am 10. Mai d. J. hat in Berlin mit Bezug auf die Thätigkeit der Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71 eine würdige Gedenkfeier stattgefunden.

Wer könnte die Namen und Verdienste aller Derer, die als wackere Eisenbahner im großen Kampfe für die Einheit der deutschen Nation mitgewirkt haben und nun entweder bereits zu ihren Vätern versammelt sind, oder auch noch heute als rüstige Kämpen unter uns weilen und zum Theil nun die erwähnte Feier zu Berlin erleben oder auch mitmachen konnten, nennen? — Ist uns das auch nicht möglich, so drängt sich uns um so lebhafter der Gedanke auf, welch' herrliches, großes Ereigniß es vor fünfundzwanzig Jahren war, als der Bayer neben und mit dem Preußen und der Sachse, der Württemberger, Badenser u. s. w. gemeinsam mit diesen in Eintracht und heiliger Begeisterung für das große Einigungswerk zusammengestanden haben, um dem deutschen Vaterlande ihre Opfer darzubringen. Zum ersten Male seit vielen Jahrhunderten war das deutsche Stammesgefühl ohne jede fremde Hilfe sieghaft, groß und erhaben zum Durchbruch gekommen und feierte die höchsten Triumphe, und die Eisenbahn-Beamten in ihrer hochwichtigen Auf-

---

Das Segelschiff

und die

hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens.

(Fortsetzung.)

Die hauptsächlichsten Schiffstypen.

Nach ihrer Takelung, d. h. also nach der Art, wie sie Masten und Segel führen, werden nun die Segelschiffe in verschiedene Klassen oder Grundformen eingetheilt. Man spricht von „Vollschiff", „Bark", „Brigg", „Schuner", „Schunerbark", „Schunerbrigg", „Topsegelschuner", „Goffelschuner" u. s. w. Ein Mast ist „vollgetakelt", wenn er Untersegel, Marssegel, Bramsegel und Oberbramsegel führt, „schunergetakelt", wenn er nur Gaffel- und Gaffeltopsegel hat.

Das „Vollschiff" (Dreimaster im eigentlichen Sinne des Wortes) hat 3 vollgetakelte Masten, sowie am Kreuzmast Besansbaum und Gaffel, ferner Bugspriet mit Klüver- und Außenklüverbaum. Neben den Raasegeln werden zwischen den Masten noch Stagsegel und an der Hinterkante des Kreuzmastes ein Besahnsegel („die Besahn") geführt.

Eine „Bark" hat ebenfalls 3 Masten; die beiden vorderen, „Vortop" und „Großtop", sind ebenso getakelt wie die des Vollschiffs, statt des Kreuzmastes hat sie aber einen „Besahnmast" „Besahnstop"), der nur aus Untermast und einer Stenge besteht und statt des „Marses" ein Quersahling trägt. An Segeln führt er die „Besahn" und das „Gaffeltopsegel". Die Stagsegel sind dieselben wie beim Vollschiff.

Eine Brigg hat 2 vollgetakelte Masten und am zweiten noch ein Gaffelsegel, das man auch „Briggsegel" nennt.

Ein Schuner kann 3 oder 2 Masten haben, aber immer führt nur der „Vortop" Raasegel, die übrigen Masten Schratsegel. Je nach der Zahl der Masten und ihrer Takelung unterscheidet man „Schunerbark" mit 3 Masten und vollgetakeltem Vortop, Groß- und Besahnmast wie der Besahnmast einer Bark getakelt, und „Schunerbrigg" mit 2 Masten, Vortop vollgetakelt, Großmast wie der Besahnmast der Bark. Das Gaffelsegel am Großmast heißt „Großsegel". Beide Schiffsgattungen haben auch für den Großtop eine lose Raa, wenn sie vor dem Winde segeln wollen. Eine anders getakelte Art von Schunern sind die „Topsegelschuner" mit 3 oder 2 Masten, die am „Vortop" nur die oberen Raasegel an losen Raaen führen, so daß sie vom Deck aus nach Belieben „aufgegeit" oder „niedergefiert" werden können. Das untere Gaffelsegel am Vortop heißt „Vorgaffelsegel", das nach vorn unten gesetzte Stagsegel des Vortops heißt „Stagfock," das Gaffelsegel am Großtop heißt „Großsegel". Endlich giebt es noch „Gaffelschuner", die keine Raasegel führen, sondern an allen Masten wie der Großtop der sämmtlichen Schuner getakelt sind.

Die Galliot (auch Galeot, Galjot oder Galjaß genannt) ist ein zweimastiger Segler mit Bugspriet. Der vordere, größere Mast hat 2—4 Raasegel, der hintere eine Besahn und Topsegel, das

Digitized by Google

gabe als Vermittler des Verkehrs zwischen Mutter- und Feindesland haben, wie uns die obige Darstellung gezeigt hat, an ihrem Theile durch Aufopferungsfreudigkeit und durch unbedingtes Schwindenlassen aller unberechtigten partikularistischen Vorurtheile bewiesen, welche herrliche Sache es um deutsches brüderliches Zusammenwirken ist.

Möchten sich dieses hochwichtigen Umstandes alle Angehörigen des Flügelraddienstes und vor Allem die Jüngeren stets bewußt bleiben und mit allen guten Mitteln darauf hinwirken, daß die Einigkeit und das Verständniß für die deutsche Sache immer größer werde. Möchten wie im Kriege, so auch im Frieden die preußischen, sächsischen, bayrischen, württembergischen, badischen Kollegen mehr und mehr Fühlung zu einander nehmen, um Schulter an Schulter zusammen zustehen, wenn es gilt, das eigene, wie das Wohl des Vaterlandes zu fördern und zu wahren. Erst wenn das geschieht, werden die Opfer, die der Krieg auch von den Eisenbahn-Beamten in so hohem Maße gefordert hat und die sie so freudig dargebracht haben, nicht vergebliche gewesen sein.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Eisenbahn-Polizeibeamte, auch die einer Privat-Eisenbahn, gehören, nach einem Urtheil des Reichsgerichts, II. Senats, vom 21. September 1895, zu den im § 17 Nr. 6 der Städteordnung für die östlichen Provinzen und § 38 Nr. 6 der Städteordnung für Schleswig-Holstein genannten Polizeibeamten und können demnach nicht zu Stadtverordneten gewählt werden, auch wenn das Maß der polizeilichen Funktionen der betreffenden Eisenbahnbeamten ein geringes ist. (II. 1408.). — Ueber das Eigenthümliche solcher Rechts-Klarstellung sind bereits im Jahrgang 1894, Nr. 34 Einwendungen gemacht worden, die jetzt nur um so mehr Beachtung verdienen. Den Eisenbahn-Beamten gleichzuachten den Polizeibeamten und ihn in seinen bürgerlichen Rechten nach dieser Richtung hin zu beschränken, das ist schwer begreiflich. Die betheiligten Eisenbahn-Beamten sollten suchen, hierfür eine andere Auffassung zu erwirken. a.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.*)

(Eingesandt.)

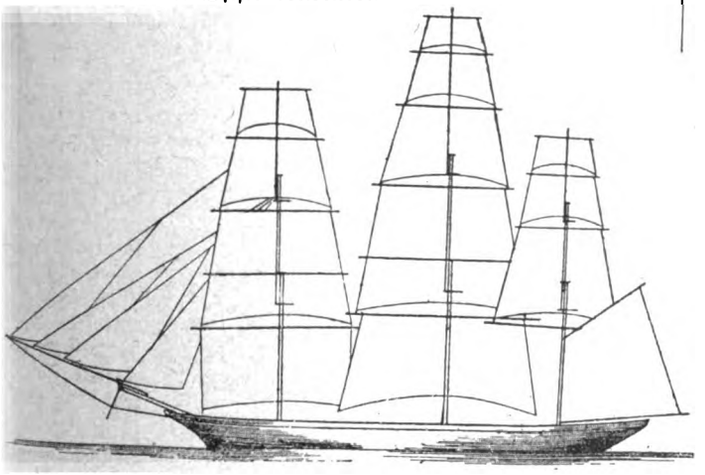
Baden. In Nr. 16 dss. Bls. sind zum badischen Kleiderkasse-reglement einige Wünsche vorgetragen worden. Es könnte noch Manches vorgebracht werden, was geeignet wäre, das Kleiderkasse-reglement den Beamten weniger fühlbar zu machen (z. B. keine Abzüge, wenn man nichts schuldet), träte bei näherer Prüfung des ganzen Instituts nicht eine andere, uns viel wichtigere Frage in den Vordergrund. Und das ist die Frage: Bestehen die Dienstkleidungsvorschriften, soweit sie zur Zahlung von laufenden Beiträgen resp. zur Zahlung der Uniform und soweit sie zum Beitritt in die Kleiderkasse verpflichten, zu Recht? Vorausgeschickt soll werden und anerkannt muß werden, daß einer vorgesetzten Verwaltungsbehörde das Recht zusteht, die Uniform als solche festzusetzen und anzuordnen, wann und wo im Dienst Uniform zu tragen ist. Bestehen die Dienstkleidungsvorschriften, soweit sie zur Zahlung einer Dienstuniform verpflichten, zu Recht, und ist es richtig, daß einzelne Kategorien von Eisenbahnbeamten für ihre Dienstuniform aufzukommen haben?

Die Verwaltung leistet zwar einen jährlichen Zuschuß von 6000 Mk., dieser Betrag wird aber nicht zur eigentlichen Zahlung von der Dienstuniform dienen, sondern wird durch die Kosten der Verwaltung der Kleiderkasse, durch Fahrtauslagen und Reisespesen der Uniformlieferanten zum größten Theil aufgezehrt werden. Das Tragen von Dienstuniformen ist dem Eisenbahnbeamten vorgeschrieben nicht zu seinem persönlichen Vortheile und in seinem eigenen Interesse, sondern aus dienstlichem Interesse und aus dienstlichen Gründen. Nun erhält der Beamte Gehalt und Einkommen als Entgelt für seine Leistungen dem Staate gegenüber und wird nachträglich nicht verlangt werden können, daß er von diesem seinem Gehalt Auslagen mache zu dienstlichen Zwecken. Durch Beamtengesetz und Gehaltsordnung ist überdies dem Beamten ein bestimmter Betrag als Gehalt gesichert und kann dieser durch einfache Anordnung einer Staatsbehörde nicht erhöht und nicht gemindert werden. Eine thatsächliche Kürzung des Einkommens dürfte es aber sein, daß der Eisenbahnbeamte die zum Dienst vorgeschriebene Dienstuniform selbst zahlen muß, zumal mit Sicherheit wohl auch angenommen werden darf, daß bei Festsetzung der Höhe des Gehaltes und Einkommens des Eisenbahnbeamten das z. Z. bestehende Kleiderkasse-Institut von Einfluß nicht gewesen sein wird. Wie mit dem durch Landesgesetz und Gehaltsordnung zugesicherten Gehalt, verhält es sich auch mit der einmal festgesetzten Vergütung der noch nicht dekortmäßigen Beamten; auch von diesen dürfte nicht gefordert werden können, daß sie Auslagen machen zur Befriedigung dienstlicher Bedürfnisse.

Sollte aber die Frage, ob der Eisenbahnbeamte verpflichtet ist, für seine Uniform aufzukommen, bejaht werden können, so bleibt die weitere Frage offen, ob dann der Beamte zum Beitritt in eine von der Verwaltung eingerichtete Kleiderkasse verpflichtet werden kann. Verlangt die Behörde, daß der Beamte die vorgeschriebene Uniform selbst zu zahlen habe, so wird dadurch der Verdienst des betr. Beamten in Mitleidenschaft gezogen. Ueber sein Einkommen hat aber jeder Beamte freie Verfügung, und daher sollte auch der Bezug der Uniform, die vom Gehalte bezahlt werden muß, freigestellt sein. Daß die in dieser Richtung erlassenen Vorschriften nicht ganz recht und richtig sein können, beweist schon der Umstand, daß nur einzelne und nicht alle Beamte der Eisenbahnbetriebsverwaltung, die bei ihren dienstlichen Verrichtungen Uniform zu tragen haben, zum Beitritt zur Kleiderkasse verpflichtet sind. Eine Veranlassung, daß hier ein Unterschied gemacht wurde, wird von den betroffenen Beamten wohl nicht gegeben worden sein; ein Grund, warum dieser Unterschied besteht, ist auch nicht bekannt. Die Anordnung, daß der zahlende Beamte seine Uniform aus der Kleiderkasse zu beziehen habe, legt demselben

*) In zwangloser Reihenfolge sollen unter dieser Rubrik die Verhältnisse der verschiedenen Dienstklassen in sachlicher Form besprochen werden.

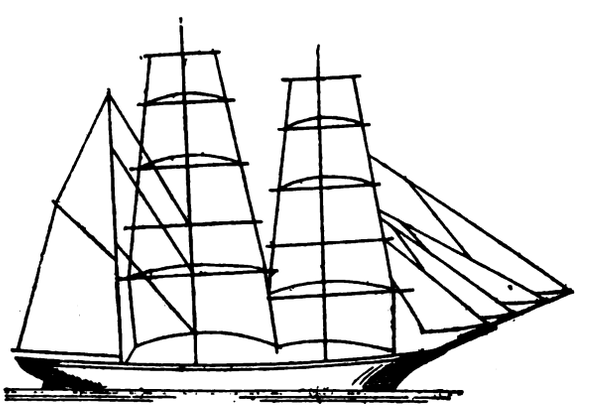
Bugspriet mehrere Klüversegel. Der erste Mast wird Großmast, der zweite Besahnmast genannt. Sie werden im Lootsendienst vor der Elbe und in der Ostsee verwendet.



Vollschiff (Dreimaster).

Die Kuff ist ein zweimastiges Fahrzeug von gleicher Takelung wie der Zweimast-Schuner. Sie ist nur bedeutend voller und plumper gebaut mit rundem Bug und senkrecht abfallendem Hintersteven und legt beim Segeln auf der Leeseite ein breites „Schwert" aus.

Die Tjalk ist der Kuff im Bau sehr ähnlich, meist aber kleiner und nur mit einem Mast versehen, der ein mächtiges Gaffelsegel und an kurzer Vorderstenge mehrere Stagsegel führt. Beide Arten



Bark.

von Fahrzeugen sind von der holländischen bis zur schleswig-holsteinischen Küste in der Nordsee heimisch.

Eine Jacht (Yacht oder Sloop) ist ein einmastiges Fahrzeug

Digitized by Google

in seiner Willens- und Handlungsfreiheit, sowie in der Verfügung über sein Diensteinkommen immer eine Beschränkung auf und dürfte daher nicht zu Recht bestehen und bestehen bleiben können.

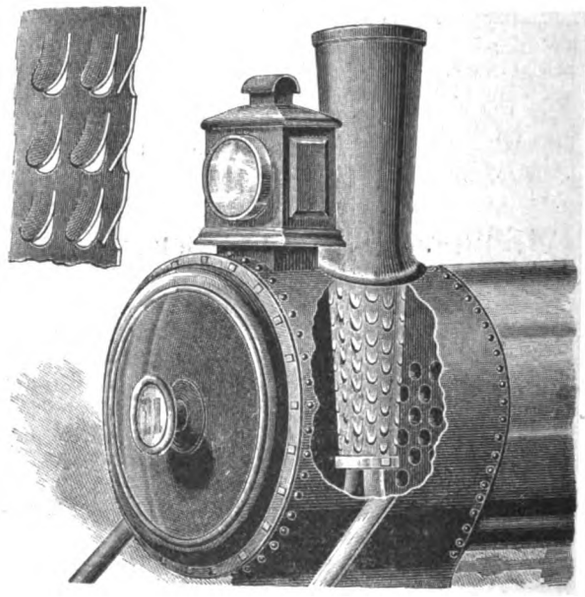
Vereinswesen.

In der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin am 14. April, in welcher der Wirkl. Geh. Ober-Baurath Streckert den Vorsitz führte, sprach der Kgl. Eisenb.-Direktor Herr Sürth aus Dortmund über die Herstellung geschlossener, aus Stahl in einem Stück, ohne Schweißung oder Naht gepreßter Achslagerkasten, sowie über die wirthschaftliche Bedeutung der Einführung solch' unzerstörbarer Kasten an Stelle der jetzigen aus Gußeisen. Wer den Eisenbahnbetrieb kennt, weiß, welche umfangreichen Auswechselungen alljährlich an gußeisernen Lagerkasten erforderlich werden. Erscheinen die direkten Geldaufwendungen auch nicht allzu hoch, so sind die indirekten Ausgaben um so fühlbarer, wenn die Eisenbahnwagen, vielleicht gar zur Zeit des starken Verkehrs, in Folge beschädigter Lagerkasten dem Betriebe entzogen werden müssen. Der neue Lagerkasten erscheint dagegen unverwüstlich, und dessen Einführung im großen Maßstabe kann in technischer und wirthschaftlicher Beziehung nur als ein beachtenswerther Fortschritt angesehen werden.

Herr Baurath Fischer-Dick hielt sodann einen Vortrag über die elektrischen Straßenbahnen in Berlin. Der Vortragende begann mit einem geschichtlichen Rückblick auf die Entwickelung der elektrischen Bahnen nach den verschiedenen Systemen und kam sodann auf die zur Zeit im Bau begriffenen oder soeben betriebsfertig gestellten elektrischen Straßenbahnen Berlins zu sprechen, welche aus Veranlassung der Ausstellung nach langwierigen Verhandlungen mit der Stadtgemeinde und den Staatsbehörden genehmigt sind. Mit Recht weist Herr Fischer-Dick darauf hin, daß das System mit oberirdischer Stromzuführung das vollkommenste in technischer und wirthschaftlicher Beziehung für den elektrischen Bahnbetrieb ist. Bekanntlich müssen streckenweise die kostspieligen unterirdischen Stromzuführungsanlagen mit dem bekannten Schlitzkanal hergestellt werden. Damit schafft sich Berlin, dessen Straßen, nachdem durch die mustergiltige Kanalisation die Rinnsteine beseitigt sind, einen neuen Rinnstein! Da die unterirdischen Stromzuführungsanlagen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden können, so wird man auch an diesen Stellen wohl die oberirdische Stromzuführung vorübergehend zulassen müssen. Die oberirdische Stromzuführung wird mit eleganten Pfosten in geschmackvoller Weise ausgeführt, sie wird manches Vorurtheil beseitigen, und die Einführung des elektrischen Betriebes auf sämmtlichen Straßenbahnlinien dürfte nur eine Frage der Zeit sein.

Technisches.

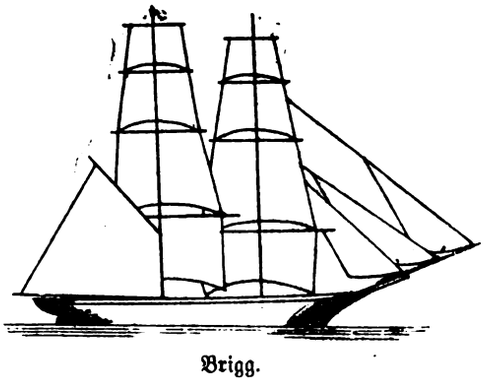
Funkenfänger für Lokomotiven. Durch den zur Unterhaltung des Feuers nöthigen starken Luftzug werden aus dem Schornsteine der Lokomotive mit dem Rauche auch Ruß und feste, noch glühende Asche- und Kohlentheilchen herausgeschleudert, wodurch die Reisenden nicht wenig belästigt werden. Aber nicht allein deshalb, sondern namentlich auch wegen der großen Feuergefährlichkeit, mit welcher die noch lange Zeit glühend bleibenden Kohlentheilchen die nahe am Bahnkörper liegenden Grundstücke bedrohen, hat man sich seit langer Zeit bemüht, einen wirksamen Schutz gegen das Ausschleudern dieser glühenden festen Theilchen zu konstruiren. Aber alle in dieser Beziehung angestellten Versuche, deren nicht wenige gemacht wurden, ergaben, wenn auch mitunter annähernd gute, so doch niemals voll befriedigende Resultate.



Zumeist verengte die Fangvorichtung den Querschnitt des Schornsteines dadurch zu sehr, daß sich die zurückgehaltenen Theilchen festsetzten und so ein ungehindertes Austreten des Rauches unmöglich machten. Der Amerikaner Edgar J. Salomon, Carlinville, Illinois, hat nun einen Funkenfänger für Lokomotiven erfunden und sich patentiren lassen, welcher den an einen solchen zu stellenden Anforderungen in der vollkommensten Weise genügt. Vorstehende Abbildung zeigt denselben an der Lokomotive selbst angebracht und läßt sich seine Einrichtung sehr leicht aus derselben erkennen. Es dürfte den Lesern bekannt sein, daß in neuerer Zeit versucht worden ist, durch Anbringung einer sogenannten Rauchkammer einen Aschenfang zu bilden, in welchem aber auch nur die gröbsten Aschetheilchen zurückbleiben. Wie aus der Abbildung ersichtlich, läßt nun Salomon ein die Verlängerung des Schornstein nach unten bildendes konisches Rohr in diese Rauchkammer hineinragen, welches am unteren Ende geschlossen ist und die den Abdampf führenden Rohre in sich aufnimmt. In die Wandung des Rohres sind U-förmige Schlitze eingestanzt. Die hierdurch entstehenden Zungen werden,

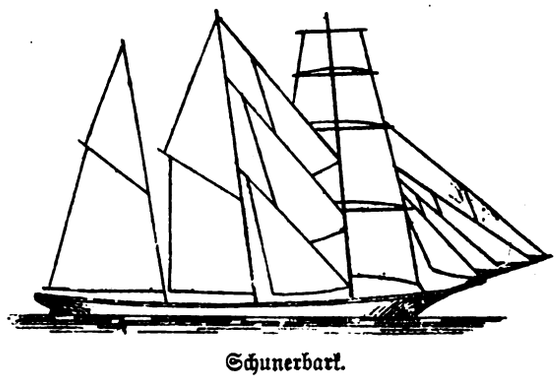
---

mit sehr langem Bugspriet, dessen Hauptsegel ein Schuner-Großsegel (Gicksegel) ist. Außerdem führt sie Topsegel, Flieger und mehrere Klüver. Die Jachten sind meist scharf gebaut und segeln am Winde, d. h. wenn der Wind von seitwärts kommt, sehr schnell, manövriren auch gut. Nur vor dem Winde, also den Wind im Rücken, sind sie nicht sehr leistungsfähig. Vor Einführung der Dampfer in die Kriegsmarine wurden Jachten wohl mit leichtem Geschütz armirt und als Avisos oder Depeschenfahrzeuge benutzt. — Der Name „kaiserliche Jacht" für den schnellen Kriegsdampfer, der speziell dem Dienst des Kaisers gewidmet ist, stammt aus jener Zeit.



Brigg.

Der Kutter hat einen Mast und Bugspriet und trägt verhältnißmäßig sehr große Segel. Er ist ganz außerordentlich manövrirfähig und wird deshalb von den Lootsen benutzt, um den Schiffen viele Meilen weit in See entgegen zu fahren. Der Lootsenkutter ist an dem außerordentlich hohen Mast zu erkennen, von dem die Flagge weht, während sonst diese Art von Fahrzeugen nicht am Mast, sondern am Gaffeltop die Flagge heißen (aufziehen).



Schunerbark.

Die Zahl und Art der Takelungen ist mit diesen Hauptklassen jedoch bei Weitem nicht erschöpft, sondern jedes Land, ja fast jeder Hafen hat noch besonders seinen örtlichen Verhältnissen und alten Gewohnheiten entsprechend gebaute und getakelte Fahrzeuge, die meist für kleine Fahrt an den heimischen Küsten mit ihren Fluthläufen berechnet sind. In Hamburg sind es besonders die Ewer, breit und voll gebaute Fahrzeuge mit 1 oder 2 Masten (Besahnewer), ohne Bugspriet, die unter dem Druck ihrer mächtigen rothbraunen Schrasegel und Klüver mit schäumenden Bugwellen aufkreuzen, oder vor dem Winde rasch

Digitized by Google

wie man aus der kleinen Figur links oben ersieht, nach einwärts umgebogen. Die gasförmigen Theile der Verbrennungsprodukte können frei durch die Schlitze in den Schornstein abziehen, während die festen Bestandtheile sich an den Zungen stoßen und so wieder in die Rauchkammer zurückfallen. (Mittheilung aus dem techn. Bureau von Richard Lüders, Görlitz.)

Eine eigenartige Brücke, die vom Hauptmann Lübbecke (5. Kompagnie des Eisenbahn-Regiments III) erfundene sogenannte Z-Stabbrücke, welche bisher fast nur bei den Uebungen der Eisenbahntruppe Verwendung fand, scheint jetzt auch im Privatbrückenbau zur Einführung zu kommen. So wird gegenwärtig eine solche Brücke bei Wernshausen über die dort 75 Meter breite Werra gebaut. Und ferner wird auch von der Stadt Werder beabsichtigt, mittels solchen Brückenwerks den Ort über die gerade an jener Stelle mehrere 100 Meter breite Havel mit dem Potsdamer Ufer verbinden zu lassen, weshalb bei dem Hauptmann Lübbecke bereits angefragt worden ist, wie theuer sich die Brückenkonstruktion pro Meter stellt. Den Besuchern von Werder, wie den Passagieren der zahlreichen die Havel befahrenden Dampfer steht dort also ein hochinteressantes Bauwerk in Aussicht, das namentlich durch die erstaunliche Leichtigkeit des Materials imponiert. Die einzelnen Brückenteile bestehen nämlich, abgesehen von den erforderlichen Bolzen, Schrauben und sonstigen Verbindungsmitteln, durchweg nur aus 2 Meter langen „Stäben" von 5 Millimeter starkem Stahlblech, sodaß sie ganz leicht von je einem Manne hantiert werden können und beim Bauen einfach nur zu fortlaufenden Dreiecken an einander gesetzt und verbunden werden brauchen. Trotz dieser Einfachheit und Leichtigkeit des Materials besitzt aber die daraus hergestellte Brücke infolge der merkwürdigen Konstruktion der Stäbe, welche im Querschnitt zu einer länglichen Z-Form (Z) gebogen sind, eine derartige Festigkeit und Tragfähigkeit, daß sie noch bei Spannungen von über 30 Metern ohne jeden Stützpfeiler nicht nur die schweren Feldbahn-Doppelmaschinen, sondern auch ganze Kriegsmaterialzüge trägt und z. B. während der großen Feldbahnübung von 1892 in der Lüneburger Haide 4 Wochen lang täglich 56 Züge ausgehalten hat, ohne die geringste Veränderung zu zeigen.

Ausland.

Frankreich. Die Dienstzeit der Eisenbahn-Beamten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 29. März d. J. folgendes Rundschreiben an die Generalinspektoren des Staatsaufsichtsdienstes erlassen:

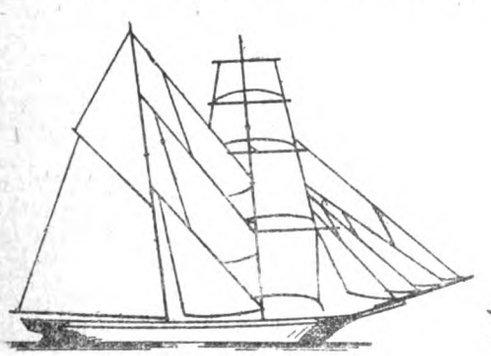
„Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erfordert gebieterisch, daß die Beamten, welche mit den auf diese Sicherheit Bezug habenden Diensten betraut sind, nicht zu einer übermäßigen Arbeit gezwungen werden, die geeignet ist, ihre Aufmerksamkeit zu vermindern. Von diesem Gesichtspunkt hat sich die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in ihren Erlassen, betreffend die tägliche Arbeitszeit der Beamten, leiten lassen, und zwar in dem Rundschreiben vom 3. Mai 1864 bezüglich der Weichensteller, in den Rundschreiben vom 24. April 1891, 25. April 1892 und 4. Mai 1894 bezüglich der Lokomotivführer und Heizer und in dem Rundschreiben vom 6. November 1894 bezüglich der Vorsteher der mit Signalen versehenen Stationen. Der Minister legt besonderen Werth darauf, daß diese Vorschriften regelmäßig beachtet werden; die Aufsichtsbeamten aller Grade, besonders die Bergwerksaufseher und die Verwaltungs-Aufsichtskommissare, denen gerade diese Aufgabe zufällt, haben deren Ausführung zu überwachen und etwaige Uebertretungen festzustellen. Besonders ist es nothwendig, die Dienststunden eines jeden Beamten an einem gut sichtbaren Ort durch Anschlag bekannt zu machen, damit sich die Aufsichtsbeamten und die Bediensteten selbst über die ihnen auferlegte Dienstzeit unterrichten können.

Vermischtes.

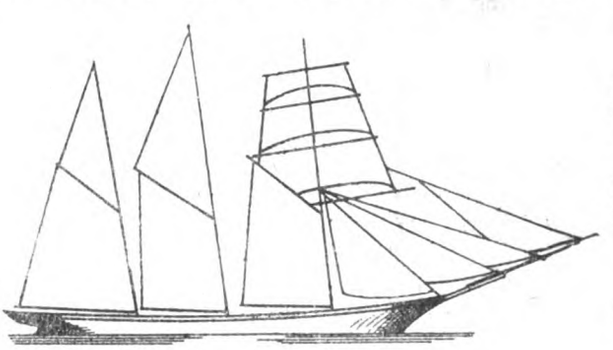
Vergleich der Schnellzuggeschwindigkeiten auf preußischen und englischen Eisenbahnen. In England giebt es sieben Bahnstrecken von über 115 Kilometer, die ohne Aufenthalt durchfahren werden, in Preußen deren neun. Die längste ohne Aufenthalt durchfahrene Strecke beträgt in England 200 Kilometer (Newcastle-Edinburgh), dann folgt die 169,3 Kilometer lange Strecke Grantham King's Croß, und weiter die Strecken Leicester-St. Pankras (158,1 Kilometer), Runcaton-Willesden (147,2 Kilometer), Paddington-Swindon (124,3 Kilometer), Charing Croß-Dover (123,5 Kilometer), Herne Hill-Dover pier (119,9 Kilometer). — In Preußen ist die längste, ohne Aufenthalt durchfahrene Strecke 161,6 Kilometer lang Berlin-Halle; dann folgen Wittenberge-Hamburg (159,4 Kilometer), Berlin-Güsten (154,6 Kilometer), Stendal-Lehrte (134,1 Kilometer), Bitterfeld-Berlin (131,6 Kilometer), Berlin-Landsberg (128,4 Kilometer), Berlin-Wittenberge (126,9 Kilometer), Magdeburg-Potsdam (115,8 Kilometer), Hannover-Gardelegen (117,9 Kilometer). Die größte Schnelligkeit — nämlich 89,3 Kilometer in der Stunde — erreicht in England ein Zug auf der Great Northernlinie auf der Strecke Grantham-Retford; doch ist diese Strecke nur 53,5 Kilometer lang und der Zug fährt in Wirklichkeit nur 36 Minuten. Die schnellsten preußischen Züge auf der Linie Berlin-Hamburg, durchfahren die Strecke Wittenberge-Hamburg mit einer Schnelligkeit von 82,4 Kilometer in der Stunde, und diese Strecke ist 159,4 Kilometer lang, sodaß also die Züge 1 Stunde und 56 Minuten in diesem Tempo dahinstürmen. Eine Schnelligkeit von 85,7 Kilometer in der Stunde erreichen zwei englische Züge auf der 121,5 Kilometer langen Strecke Bugby-Crewe und auf der 124,3 Kilometer langen Strecke Paddington-Swindon, von denen die erstere in 1 Stunde 25 Min., die zweite in 1 Stunde 27 Min. durchfahren wird. Noch schneller, mit 88,1 Kilometer in der Stunde, durchfährt ein Zug die 78 Kilometer von Manchester nach Birkdale in 53 Min. Außerdem erreichen noch zehn englische Züge eine Schnelligkeit von über 70 Kilometer in der Stunde: nämlich 84,5 Kilometer zwischen Grantham und Sheffield (91,3 Kilometer lang, in 1 Stunde 55 Min.); 83,3 Kilometer Darlington-York (70,8 Kilometer in 51 Min.) und Southport-Salford (53,9 Kilometer in 39 Min.); 81,7 Kilometer Carlisle-Dumfries (53,1 Kilometer in 39 Min.); 77,6 Kilometer St. Pankras-Bedford (80,1 Kilometer in 1 Stunde 2 Min.); 78,4 Kilometer Lincoln-Spalding (61,5 Kilometer in 47 Min.); 75,2 Kilometer Herne Hill-Dover (119,8 Kilometer in 1 Stunde 40 Minuten) und London Bridge-Brighton (81,7 Kilometer in 1 Stunde 5 Min.); 74,4 Kilometer Cannon Street-Dover (121,5 Kilometer in 1 Stunde 38 Min.) und end-

---

vorwärts eilen und einen charakteristischen Typus bilden. — Bei Segelbooten unterscheidet man außer den schon erwähnten Formen noch an viereckigen Segeln „Loggersegel" mit Raa, „Sprietsegel", die am Mast mit Ringen oder einer Leine angeschlagen und durch eine „Sprietstange", diagonal vom Mast zu einer Ecke des Segels gehend, gespannt werden, sowie „Gaffelsegel", an einer Gaffel, aber ohne Baum. „Lateinische Segel sind dreieckige Raasegel, „Sliding-Gunter-Segel" sind ebenfalls dreieckige, an einer Stange befestigte Segel, die an der Hinterkante des Mastes mit zwei eselshauptartigen Eisenbändern auf- und abgleitet, wenn sie durch ein „Fall" geheißt oder gefiert wird.



Schunerbrigg.



Dreimast-Topsegelschuner.

Auf die modernen Luft- und Sportboote einzugehen ist hier nicht der Ort.

Seit etwa 20 Jahren ist man aus mancherlei Gründen und praktischen Bedürfnissen zu immer größeren Segelschiffen übergegangen. Während in früherer Zeit ein Vollschiff von 600 bis 800 Tons schon für recht groß gehalten wurde, hat man mit Hülfe der Eisenkonstruktion jetzt Segelschiffe bis zu 3000 und mehr Registertons gebaut, die eine Tragfähigkeit von 5—6000 Gewichtstonnen Schwergut haben. Der immerfort an Umfang zunehmende Weltverkehr hat an den Schiffbauer die Forderung gestellt, den Transport von an sich nicht sehr werthvollen Gütern durch Massenhaftigkeit bei möglichst geringem Zeitverlust und billigster menschlicher Arbeitskraft bewerkstelligen zu können. (Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

lich eine Geschwindigkeit von 73,2 Kilometer erreicht ein Zug auf der Strecke Southampton-Vauxhall (122,7 Kilometer in 1 Stunde 41 Min.). Auf preußischen Bahnen erreichen 13 Züge eine Schnelligkeit von über 70 Kilometer in der Stunde, darunter allein sieben auf der Linie Hamburg-Berlin. Außer den schon erwähnten beiden Zügen, die um 9 Uhr und 2 Uhr 30 Min. Berlin verlassen und zwischen Wittenberge und Hamburg mit einer Geschwindigkeit von 82,4 Kilometer in der Stunde fahren, erreichen eine Geschwindigkeit von 79,3 Kilometer in der Stunde die aus Berlin um 12 Uhr 50 Min. und Abend 7 Uhr 20 Min. fahrenden Züge zwischen Berlin und Wittenberge (126,9 Kilometer in 1 Stunde 36 Min.) und auf derselben Strecke die drei Züge, welche Hamburg um Morgens 7 Uhr 4 Min., um 11 Uhr 15 Min. und um 2 Uhr 57 Min. verlassen. Mit 77,2 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde durchfährt ein Zug die 115,8 Kilometer lange Strecke von Magdeburg nach Potsdam in 1 1/2 Stunden. Außerdem fährt mit 74,5 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde ein Zug von Stendal nach Lehrte (134,1 Kilometer in 1 Stunde 48 Minuten), mit 72,4 Kilometer Geschwindigkeit Berlin-Halle (161,6 Kilometer in 2 Stunden 14 Min.), mit 70,5 Kilometer Geschwindigkeit ein Zug Bitterfeld-Berlin (131,6 Kilometer in 1 Stunde 52 Min.), mit 70,3 Kilometer ein Zug Konitz-Dirschau (97,2 Kilometer in 1 Stunde 23 Min.) und mit 70 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde ein Zug Hannover-Gardelegen (117,9 Kilometer in 1 Stunde 41 Min.). Hierbei ist, wie die offiziöse Berl. Korrespondenz betont, die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde lediglich nach der wirklichen Fahrzeit ohne Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der betreffenden Strecken und auf die dem Fahrplan zu Grunde gelegte Grundgeschwindigkeit berechnet.

In vierzig Tagen um die Erde. Nach Fertigstellung der sibirischen Eisenbahn wird es möglich sein, eine Reise um die Erde in vierzig Tagen auszuführen und die ganze Reise wird nicht über 1800 Mk. kosten. Von London kann man über Ostende und Berlin in 45 Stunden nach Petersburg gelangen. Von Petersburg fährt man auf der 10000 Kilometer langen sibirischen Eisenbahn bis Port Arthur, das man genau 12 Tage nach der Abreise von London erreichen kann. In Port Arthur stehen den Reisenden die schnellsegelnden Schiffe der neuen russisch-amerikanischen Gesellschaft zur Verfügung, die zur Ueberfahrt nach San-Francisco nur sieben Tage brauchen. Von da kehrt man dann auf dem gewöhnlichen Wege nach London zurück, wo man am 40. Tage nach der Abfahrt von dort wieder anlangt.

Briefkasten.

F. Gr. in Ld. Noch immer ist der direkte Weg eines Gesuchs in Fällen wie der Ihrige der beste gewesen. Wir können Ihnen denselben daher nur empfehlen. — **M. in St—n.** Wie aus dem Berichte über die General-Versammlung in der vorliegenden Nummer zu ersehen, ist die Sterbekasse des D. E. B.-V's. nunmehr, nachdem sie einmal ihre behördliche Genehmigung gefunden hat, einstimmig angenommen worden. Damit ist endgiltig eine Frage erledigt, die theilweise die Gemüther der preußischen Eisenbahn-Beamten lebhaft beschäftigt hat. Hoffentlich wird auch die Betheiligung eine entsprechende werden und hoffentlich finden sich noch Mittel und Wege, den Segen dieser Kasse noch dadurch zu erhöhen, daß ihr indirekte Einnahmen zugeführt werden. Das Letztere kann durch kollegiale Bethätigung sehr leicht geschehen. — **L. in Cannst.** Besten Dank für freundl. Bemühung. — **R. H.** Als eine gänzlich fehlgehende Auffassung unserer Aufgabe Ihrerseits müssen wir es betrachten, wenn Sie sagen, wir begünstigten einseitig das eine oder das andere Land, soweit Eisenbahn-Kollegen dabei in Betracht kommen. Wenn die Kollegen Badens oder Preußens usw. sich des Blattes lebhafter bedienen, d. h. es halten und lesen, so kann darin kein anderer Beweis als der gesehen werden, daß es diesen ein lebhafteres Bedürfniß ist, sich des Organs für ihre Angelegenheiten zu bedienen. Die ersprießliche Folgerung hieraus kann nur die sein, daß es sich jeder Einzelne jederzeit angelegen sein lassen muß, dem Organ das einzusenden, was er über seine engeren Verhältnisse hinaus gern in demselben behandelt sehen möchte. — **A. in T.** In einer der nächsten Nummern! Dank und Gruß! — **L. in H.** Der neueingeführte Nord-Expreßzug London bez. Ostende—Paris—Köln—Berlin—Königsberg—Eydtkuhnen mit sofortigem Anschluß nach St. Petersburg verkehrt in der östlichen Richtung nur Sonntags, in der westlichen nur Mittwochs. — Dieser Zug führt nur Wagen I. Klasse und sind zum Fahrpreise 20 Prozent Zuschlag hinzu zu zahlen.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Die **Allgemeine Versorgungs-Anstalt** zu **Karlsruhe** hat im Jahr 1895 laut vorläufiger Mittheilung wieder sehr günstige Ergebnisse erzielt. Neu abgeschlossen wurden 6040 Lebensversicherungen mit 26,739,000 Mk. Kapital; dieser Neuzugang ist der höchste, welchen die Anstalt bisher in einem Jahre erreicht hat. Der reine Zuwachs betrug 4140 Versicherungen mit 18,555,000 Mk. Kapital und der Gesammtbestand Ende 1895: 83,840 Versicherungen mit 347,543,000 Mk. Kapital. In Folge Ablebens von 740 Personen waren im Jahre 1895 nur 3,336,000 Mk. Kapital zu zahlen, so daß die Sterblichkeit wieder sehr günstig war und um etwa 30% hinter der Erwartung zurückgeblieben ist. Die Aktiva der Anstalt haben erstmals den Betrag von hundert Millionen Mark erreicht und überschritten. Die vor Schluß des Jahres in Geltung getretenen Neuen Statuten gewähren den Versicherten die günstigsten Bedingungen und stellen ihre Ansprüche bis an die Grenze des Möglichen gegen Verfall und Anfechtung sicher.

Dieser Nummer sind beigelegt: Ein Prospekt des Versandhauses **Conrad & Kamberg** in **Cottbus**, sowie eine Preisliste des Cigarren-Import-Geschäfts **Abraham Dürninger & Co.** in **Herrnhut**. Wir machen unsere Leser auf diese Beilagen hiermit aufmerksam.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

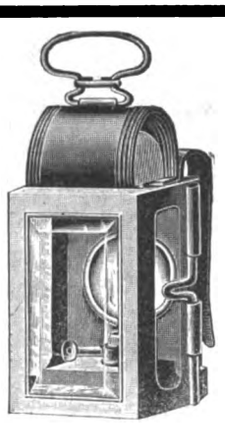
Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Solinger Messer u. Gabeln
No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Kautionen
ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryssel, Pirna.**

Kautionen u. Kautionsdarlehne
direkt und schleunigst unter coulantesten Bedingungen.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französischestr. 24.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Glafey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, erzielt bei größter Wohlfeilheit hervorragenden Glanz auf allen Metallen. Silb. Med.: Nürnberg 1882. Amsterdam 1883.

Tausch!
Stations-Assistent a. Stat. III. Kl., sehr angenehmer Dienst, kl. Stadt m. prächt. Umgeb., dicht b. Magdeburg, wünscht mit Kollegen nach e. Stat. des Dir.-Bezirks Altona, Hannover oder Magdeburg nördl. zu tauschen.
Angebote unter **B. R. 102** in die Expedition dieses Blattes erbeten.

Stations-Assistent II. Kl.
auf Bahnhof Bez. Chemnitz sucht mit einem Kollegen auf größerer Station **zu tauschen.** Gefl. Offerten unter **N. N. 100** in die Expedition dieses Blattes erbeten.

Ahr-Rotweine
empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr,
(Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Digitized by Google

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- Deutsche Familien-Nähmaschine **„Germania"** mit 50 Mk.
- Beste Deutsche Familien-Nähmaschine **„Berolina"** mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Holländ. Tabak.

Ein exquisites Kraut! Milde u. fast nikotinfrei! Ein 10 Pfd.-Beutel fco. **acht** Mk.
B. Becker in Seesen a. H.

1893er Garantirt reinen Rheinwein.

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Kaution

und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } à 10 Mk.
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Unerreicht billig

empfiehlt in großer Auswahl
Geraer Herrenstoffe
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Richard Berek's

gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengesetzt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00–3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner und wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit **Kiste** u. s. w. Preisliste franco.

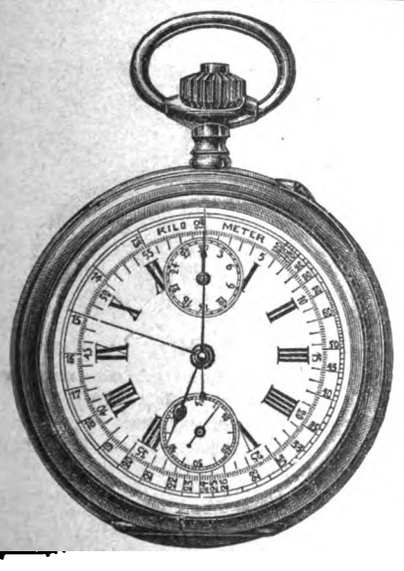
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**
auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. **Schnelle** und **direkte** Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Die Stelle eines
Bahnmeisters
ist zu besetzen. Geeignete Bewerber wollen ihre Bewerbung richten an die Direktion der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Darmstadt.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet!



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Fabrikation. Export.

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,
bewährtes **Versandhaus,**
empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleisch-extracte von Liebig, „ Kemmerich,
Fleisch-peptone „ Denayer, „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin, Lysol, Desinfektionspulver, Mottenschützer u. Luftreinig., Naphtalin, Insectenpulver, Gesundheitsbinden, Verbandmittel, Windeleinlagen etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtötendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel, Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten etc. etc.

Wurstwaaren und **Cigarretten.**

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten

---

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

A. Brewig's Cigarrenhaus in Homberg a. Rh.
nahe der Holländischen Grenze,
liefert zu Original-Fabrikpreisen Cigarren in allen Preislagen von 30 bis zu 70 Mark pr. Mille **in bis heute unübertroffenen Qualitäten,** von 400 Stück an franko überallhin gegen Nachnahme. Garantie: Zurücknahme. **Lieferant des Bezirks 107.**

A. Brewig's Gerba-Cigarre zu 38 Mark pro Mille ist das Beste, was ich in dieser Preislage bis heute noch geraucht habe. — Ich erkläre dies auf Wunsch gern und offen.
Wilhelm Auell, Vertrauensmann, Bezirk 107.

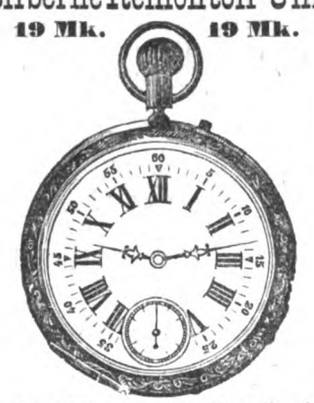
Anerkennungsschreiben der übrigen Beamten liegen zahlreich vor.

Unentbehrlich

in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.
Sessel-Closet
ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.
Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.
Näheres siehe 3 Wochen vorher.
Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Weltberühmte
Geraer Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera R. 1.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

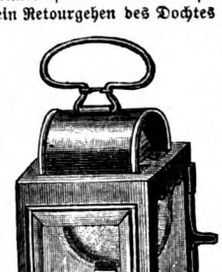
Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mess.-Blende versehen. à Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingelegen ist.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Inhalt: Die Thätigkeit unserer Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriege 1870/71. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Vereinswesen. — Technisches. — Ausland. — Vermischtes. — Feuilleton: Das Segelschiff und die hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und zwei Sonder-Beilagen.

Zu Nr. 20. Leipzig, den 14. Mai 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Geschäfts-Bericht der Vereins-Verwaltung für das Jahr 1895.

(§ 5 der Satzungen.)

(Schluß.)

Bei der Abtheilung „Allgemeine Interessen-Vertretung" gingen 157 Anträge ein, welche sämmtlich durch juristische bezw. verwaltungstechnische Gutachten, durch Rathertheilung und Hinweisung auf Gesetze, Verordnungen zur Erledigung gebracht worden sind.

Die Anträge bezogen sich 16 mal auf Pensionirung, 21 mal auf Anstellungs-, Beförderungs- und Versetzungsangelegenheiten, 47 mal auf Dienstalters- und Gehaltsverhältnisse, 5 mal auf Dienstwohnung und Miethsentschädigung, 2 mal auf Kurkosten für im Dienst erlittene Verletzungen, 5 mal auf Orts- bezw. Stellenzulage, 3 mal auf Prüfungsangelegenheiten, 3 mal auf Anstellungsberechtigung für Civilanwärter, 1 mal auf Entschädigung Hinterbliebener von im Dienst verunglückten Beamten, 3 mal auf die Dienststundendauer der Beamten, 1 mal auf Differenzen mit Postbeamten im Dienst, 1 mal auf Ertheilung von Entschädigungsvergütungen, 4 mal auf Unfallrente, 2 mal auf Beleidigung, 2 mal auf Fahrkartenunregelmäßigkeiten, 2 mal auf Ersatz für Beschädigungen an Transportmaterial, 1 mal auf Verjährung von Reparaturkosten, 1 mal auf Zollstrafe für Absendung von Wagen ohne Zollpapiere, 1 mal auf Verletzung einer Privatperson, 1 mal auf Ausfertigung eines Qualifikationszeugnisses, 3 mal auf Wittwenpensionen und Waisengelder, 32 mal auf verschiedene andere Dienstangelegenheiten.

Betheiligt waren hierbei: 63 Stations- und 9 Lokomotivbeamte, 2 Büreaubeamte, 1 Güterexpedient, 4 Bahnmeister, 1 Werkmeister, 4 Telegraphisten, 27 Fahrbeamte, 10 Rangirmeister, 2 Lademeister, 11 Weichensteller, 2 Hilfsweichensteller, 2 Maschinenwärter, 1 Nachtwächter, 3 Hilfsmaschinenwärter, 3 Fahrbeamtenwittwen, 1 Hilfsportier.

Behufs Unterstützung liefen ein 30 Gesuche. Genehmigt wurden davon 15, in 2 Fällen wurden Vereinssammlungen veranstaltet, welche guten Erfolg hatten. Bei 13 Gesuchen war aus verschiedenen Ursachen Ablehnung geboten. In verschiedenen Ortsbezirken wurden noch besondere Unterstützungen in Krankheits- und Bedürftigkeitsfällen gewährt. Ebenso fanden vereinzelt (u. a. in Berlin) Kinderbeschenkungen zu Weihnachten statt; ein Vorgehen, das Nachahmung verdient.

Einschließlich der Vereinssammlungen wurden 1007,07 Mk. an Unterstützungsgeldern verausgabt. Davon entfallen auf Stationsbeamte 240 Mk., auf Rangirmeister und Rangirer 100,32 Mk., auf Weichen- und Uebergangswärter 120 Mk., auf Fahr- und Lokomotivbeamte 140 Mk., auf eine Wittwe und auf auswärtige, durch Naturereignisse schwer heimgesuchte Kollegen 406,75 Mk. Die Unterstützungssache bewegt sich z. Z. noch in einem minimalen Umfange. Wir hoffen aber, daß wir mit der Zeit eine höhere Summe zu diesem Zweck in den Haushaltsplan einzustellen in der Lage sein werden. Es muß berücksichtigt werden, daß wir nur unbedeutende Beiträge (vierteljährlich 50 Pfg.) von unseren Mitgliedern erheben und daß die Nebeneinnahmen sich bisher nur auf kleine Beträge beschränken.

In der Unfallversicherung (Kapital und Renten) wurden während der Berichtsperiode 34 Policen, lautend über eine Versicherungssumme von 269055,50 Mk. ausgefertigt bezw. durch uns vermittelt. Die vorstehende Summe vertheilt sich auf 9 Versicherungen

Bei diesen Versicherungen sind betheiligt:

Stationsbeamte mit 46000 Mk. Tod, 57000 Mk. Invalidität und 15 Mk. Tagesentschädigung;

Expeditionsbeamte mit 8000 Mk. Tod, 12000 Mk. Invalidität und 6 Mk. Tagesentschädigung;

Bahnmeister mit 5000 Mk. Tod, 10000 Mk. Invalidität und 5 Mk. Tagesentschädigung;

Telegraphenmeister mit 10000 Mk. Tod, 10000 Mk. Invalidität und 3 M. Tagesentschädigung;

Fahrbeamte mit 36000 Mk. Tod, 53000 Mk. Invalidität und 2,3 Mk. Tagesentschädigung;

Rangirpersonal mit 6000 Mk. Tod, 8000 Mk. Invalidität und 2,5 Mk. Tagesentschädigung;

Wagenmeister mit 2000 Mk. Tod, 2000 Mk. Invalidität und 1 Mk. Tagesentschädigung;

Weichensteller mit 2000 Mk. Tod, 2000 Mk. Jalidität und — Tagesentschädigung.

Wir können nicht unterlassen, unser Bedauern über die verhältnißmäßig geringe Betheiligung an dieser in ihrer Wirkung so wohlthätigen Versicherungsart auszudrücken. Welchen Nutzen die Kapital- und Rentenversicherung bei Verunglückungen zu stiften vermag, das haben wir da erfahren, wo sich das Verhängniß urplötzlich vollzog, ohne daß eine Versicherung abgeschlossen war. Die Hinterbliebenen befanden sich in der größten Nothlage. Zwar trat der Verein mit kleinen Beträgen helfend ein, allein das konnte nur ein Tropfen auf den heißen Stein sein. Es wird begreiflich erscheinen, daß unsere Unterstützungskasse nur etwas lindernd, aber die ungünstigen Folgen völlig beseitigend nicht einzugreifen vermag. Das kann nur durch die Versicherung geschehen. Wir wollen deshalb auch an dieser Stelle den Abschluß von Unfallversicherungen als dringend nothwendig von Neuem empfehlen.

Auf dem Gebiete des Rabattwesens haben wir uns bemüht, immer mehr Abschlüsse wegen Vergünstigungen bei Waareneinkäufen u. s. w. ins Leben zu rufen; allein fast alle Geschäftsinhaber, mit denen wir in Verbindung getreten, klagen über mangelhafte Ausnutzung dieser Wohlfahrtseinrichtung. Ob der Grund dafür in der ausbedungenen Baarzahlung liegt, das wollen wir unerörtert lassen. Nur möchten wir betonen, daß gerade die Baarzahlung den größten Vortheil in sich schließt. Nicht allein, daß der Baarzahler bessere Waaren erhält, die Thatsache ist auch geeignet, das Selbstgefühl zu heben und den Respekt und die Achtung unserer Mitmenschen herauszufordern. Möchte die langersehnte Gehaltsaufbesserung bald erfolgen und dazu beitragen, daß unsere Mitglieder des Segens des Baareinkaufs theilhaftig werden können.

Unsere Spar- und Darlehnskasse wurde am 15. Mai 1895 eröffnet. Bis Ende Dezember haben 14 Personen auf 54 Antheilscheinen zu 50 Mk. zusammen 2700 Mk. eingezahlt, während auf 40 Konten 2797,93 Mk. Spareinlagen zur Kasse gekommen sind. Hiervon wurden 30 Darlehen mit zusammen 5885 Mk. bewilligt. Abgelehnt mußten werden 15 Darlehnsanträge. Die Gründe hierzu lagen vorwiegend in unzureichender Bürgschaftsstellung. Es liegt auf der Hand, daß wir die in den Satzungen gegebenen Bestimmungen wegen Stellung von Bürgen strengstens befolgen müssen, da andernfalls diese für Geldgeber und Geldnehmer gleich werthvolle Einrichtung in Mißkredit gerathen und uns keine Baarmittel mehr zufließen würden. Davon wäre die natürliche Folge, daß wir Darlehen zu gewähren uns außer Stande befänden. Das Unternehmen kann nur gedeihen und für jeden Betheiligten zum Segen werden, wenn man die Satzungen genau befolgt und sich allseitig der größten Pünktlichkeit befleißigt, insonderheit bei Einsendung der vereinbarten Ratenzahlungen, welche direkt an unsere Adresse abgerichtet werden müssen. Zur Betheiligung an dieser Einrichtung sind nicht nur die Mitglieder, sondern auch deren Familienangehörige berechtigt.

An Zinsen gewährt die Kasse für Spareinlagen $3^1/_2$ Proz., für Antheilscheingelder ebenfalls $3^1/_2$ Proz. und Dividende, die für 1895 auf 1 Proz. normirt ist und der Generalversammlung (§ 4 der Satzungen) zur Genehmigung vorgeschlagen werden soll.

Die Kautionsbestellung bezw. Vermittelung, zu der auf dem Verbandstage 1894 in Karlsruhe von Seiten des Vorsitzenden vom Berliner Bezirksverein die Anregung gegeben wurde, haben wir im Laufe des Jahres als eine neue Abtheilung in unseren Wirkungs-

Digitized by Google

kreis einbezogen. Nachdem unser Antrag auf dem Wiener Verbandstage, für die Kautionsbestellung ein von sämmtlichen Verbandsvereinen getragenes Institut herbeizuführen, einstweilen zurückgestellt wurde, glaubten wir nicht ferner zögern zu sollen, um auch in dieser Frage unseren Mitgliedern Vortheile, wenn auch nur kleine zu verschaffen. Während wir hoffen, daß uns nach und nach belangreichere Summen zum Betriebe unserer Spar- und Darlehnskasse zufließen und wir so in den Stand gesetzt werden, minder große Kautionsbeträge aus unserer Kosse zu stellen, haben wir einstweilen mit der ersten Berliner Kautionsgesellschaft ein Abkommen getroffen dahin, daß unseren Vereinsgenossen gewisse Nachlässe von dem prospektmäßig zu erlegenden Entgelte zu Gute kommen. Vor dem Abschluß mit dieser Gesellschaft haben wir die Bedingungen aller jener Gesellschaften, welche sich mit Kautionsstellung befassen, einer genauen Prüfung unterzogen. Es ergab sich hierbei, daß die erste Berliner Kautionsgesellschaft die billigste und coulanteste war. Wir können deshalb mit Fug und Recht allen kautionspflichtigen Vereinsgenossen anheim geben, dieses Institut durch unsere Hand zu benutzen. Die Kautionsstellung durch Lebensversicherungs-Gesellschaften wird dadurch sehr erschwert, daß neben den Kautions-Ratenabzahlungen auch noch Versicherungsprämien entrichtet werden müssen.

Die Sterbekasse und die Pensionszuschußkasse haben zu unserem lebhaften Bedauern wegen der langwierigen Verhandlungen mit Ihren Excellenzen den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern noch nicht in Betrieb gesetzt werden können. Nach der neuerlich erhaltenen Verfügung, infolge welcher eine nochmalige Umarbeitung der Satzungen hat stattfinden müssen, steht jetzt aber die Genehmigung für beide Kassen zu erwarten. Bekanntlich können in der Sterbekasse Beträge von 100 bis 600 Mk. und in der Pensionszuschußkasse solche von 100 bis 1000 Mk. versichert werden.

Beide Kassensatzungen und deren Tarife sind in Gemeinschaft mit juristischen und versicherungstechnischen Personen ausgearbeitet worden und bieten die Gewähr größter Sicherheit nach allen Richtungen.

Länger als 18 Monate befinden sich die Verhandlungen darüber in der Schwebe. Diese lange Zeitdauer, sowie die mit dem Schriftwechsel und den Aenderungen der Vorlagen verbundenen umfangreichen Arbeiten und endlich die damit zusammenhängenden unabweisbaren Geldausgaben sind recht sehr zu beklagen, umsomehr, als es sich um Einrichtungen handelt, die aus volkswirthschaftlichen Gesichtspunkten nicht genug gefördert werden können. Aber das nicht allein. In der Zwischenzeit, des Wartens müde, haben sich leider recht viele Vereinsgenossen den sehr unsicheren sogenannten Umlage-Sterbekassen angeschlossen, die dadurch unseren absolut sicheren Kassen verloren gehen. Hoffen wir, daß nunmehr, nachdem die geforderte Umarbeitung der Satzungen erledigt ist, die höhere Genehmigung nicht mehr lange auf sich warten läßt. Ueber unsere Finanzverhältnisse, die wir als günstig zu bezeichnen in der Lage sind, glauben wir, auf den Geschäftsbericht verweisend, uns weiterer Auslassungen enthalten zu können.

Die von einzelnen Genossen erhobenen Klagen, man befinde sich in Unkenntniß über das, was im Verein vorgehe, können nur durch das Lesen des Vereinsorgans gegenstandslos gemacht werden. Jedes einzelne Mitglied darüber brieflich zu informiren, ist absolut unthunlich. — Von einigen Seiten wird auf Abänderung der Satzungen gedrungen. Von Staaten, die recht oft und leichten Herzens ihre Verfassung ändern, pflegt man nicht viel zu halten. Dasselbe findet auf Vereine Anwendung. Wir müssen doch einräumen, daß wir unter der Herrschaft unserer bisherigen Satzungen recht weit vorgeschritten sind. Nach unserem Dafürhalten sollten wir mit allen Anträgen so lange zurückhalten, bis die Sterbekasse und die Pensionszuschußkasse in Wirksamkeit getreten sind. Mit diesem Zeitpunkt ist die Nothwendigkeit gegeben, für unseren Verein die Korporationsrechte zu erwerben, und bei dieser Gelegenheit würden ohnehin mehrfache Aenderungen unserer Satzungen Platz greifen müssen. Dabei können dann auch die übrigen Aenderungsanträge ihre Erledigung finden.

Auch der Aufsichtsbehörde, deren Genehmigung zu jeder Aenderung eingeholt werden muß, ist eine oft wiederkehrende Modifizirung nicht angenehm.

Die Einrichtung unseres Vereinsbureaus, in welchem gegenwärtig die gesammten Geschäfte einschließlich aller Kassengeschäfte Erledigung finden, hat sich bewährt.

Wie eingangs schon erwähnt, werden sowohl die Bureau-, als auch die Kassengeschäfte stetig umfangreicher. Um nun Anhäufungen und Stockungen zu vermeiden, ist die verzugsloseste Bearbeitung aller Materialen ein Haupterforderniß, nicht allein für die Vereinsleitung und Kassengebahrung, sondern auch für alle Vereinsorgane. Vor Allem müssen wir die auf Vorschrift beruhende Vorauszahlung der Beiträge und Ablieferung derselben an die Hauptkasse in demselben Vierteljahr, wofür sie gehoben sind, auf das Dringendste wünschen. Die bisherigen Verzögerungen haben es mit sich gebracht, daß wir zur rechtzeitigen Anfertigung der Jahresabrechnung außer Stande waren und deshalb die Generalversammlung nochmals wieder hinausgeschoben werden mußte. Mit Rücksicht darauf, daß unsere Mitglieder einem Staatsinstitute angehören, bei welchem Pünktlichkeit eine Haupteigenschaft ist, glauben wir auf Erfüllung unserer Wünsche rechnen zu dürfen.

Es drängt uns noch, den Gefühlen unserer Dankbarkeit Ausdruck zu verleihen dafür, daß uns sowohl von Sr. Excellenz dem Herrn Minister Thielen, als auch von fast allen hohen vorgesetzten Behörden mannigfache Sympathiebeweise zu Theil geworden sind, denen wir hinsichtlich unserer Vereinsentwickelung eine gewichtvolle Bedeutung beimessen müssen. Möchte das innige Verhältniß zwischen den hohen Behörden und uns nicht nur bestehen bleiben, sondern noch immer mehr gefestigt werden. Dazu beizutragen durch ein pflichtbewußtes, berufstreues und loyales Verhalten in und außer dem Berufsleben wollen wir uns zur ernsten Aufgabe stellen.

Wir schließen mit dem Wunsche, daß alle Vereinsgenossen über die bisherige Entwickelung unseres Vereins Befriedigung empfinden werden.

Allein unsere emsige Thätigkeit, gerichtet auf weiteren Zuwachs und Erstarkung der Vereinswirksamkeit, dürfen wir damit noch nicht einstellen. Wir richten deshalb an alle Vereinsgenossen die Bitte, für fortgesetzte Anwerbung neuer Mitglieder besorgt sein zu wollen. Je größer der Verein, desto mehr vermag er zu leisten!

Wie bisher, so sei auch ferner unser Leitstern die Devise:

„Mit Gott für Kaiser und Reich!“

Unter kollegialer Begrüßung

Die Vereinsleitung:

Ch. Schirmer, Direktor. — Stat. Ass. Fleckner, Schriftführer. — Stat.-Ass. Schwitzky, Buchhalter.

Telegraphist Surkemper, Hauptkassirer.

General-Versammlung vom 10. Mai betr.

Die in dem von der Kgl. Eisenbahn-Direktion zur Verfügung gestellten Konferenzsaale abgehaltene General-Versammlung wurde um 3 Uhr Nachmittag von Herrn Direktor Schirmer mit einer Begrüßung der Erschienenen eröffnet und verlief im Ganzen geschäftsmäßig. In einem Rückblick gedachte Herr Schirmer der 25jährigen Friedenszeit im deutschen Vaterlande, deren Jubiläum auf den heutigen Tag fällt, und brachte ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser aus. Ferner sprach Herr Schirmer dem Herrn Eisenbahn-Direktions-Präsidenten seinen Dank aus für die Hergabe des Sitzungssaales und ersuchte die Versammlung, sich zum Zeichen des Dankes von den Sitzen zu erheben (geschieht). Der großen Verdienste unseres Altreichskanzlers um die Einheit Deutschlands, die durch den Friedensschluß am 10. Mai ihre Besiegelung fand, gedachte die Versammlung durch Ablassung eines Huldigungstelegramms, ebenso wurden Telegramme abgesandt an den Herrn Minister Thielen und an die Ehrenmitglieder, Herren Präsident Kranold-Berlin und Thomé-Königsberg.

Ueber den Verlauf der Tagesordnung uns ausführlicheren Bericht vorbehaltend, sei mitgetheilt, daß als das Erfreulichste die einstimmige Annahme der nunmehr behördlich genehmigten Sterbekasse zu bezeichnen ist. In Folge der dadurch bedingten Satzungsänderung wird noch eine außerordentliche General-Versammlung notwendig werden, auf der auch die sonstigen vor der Hand zurückgestellten Anträge zur Erledigung gelangen sollen. Die Wahlen betreffend, so wurden die Herren Schirmer als Vereinsdirektor und Stations-Assistent Fleckner als Schriftführer wieder- und die Herren Stations-Assistent Lindner als Stellvertreter des Direktors und Pieper als stellvertretender Schriftführer neugewählt. Die Revisionskommission wurde ebenfalls wiedergewählt. Herr Schirmer nahm die Wahl nur unter Vorbehalt an. — Ende der Versammlung nach 9 Uhr. —

Auf das Telegramm an Se. Excellenz Herrn Minister Thielen ist folgende Antwort eingegangen. „Für das freundliche Begrüßungs-Telegramm des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins aus Anlaß seiner gestrigen General-Versammlung spreche ich demselben zu Ew. Wohlgeboren Händen meinen besten Dank aus.

Berlin, d. 11. Mai 1893. gez. Thielen.

An den Direktor des D. Eisenbahn-Beamten-Vereins
Herrn Schirmer, Wohlgeb. zu Hannover.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.
Ortsgruppe Mittweida.

Am Sonntag, den 26. April d. J., fand in den Räumen des hiesigen Schillergarten unser 10jähriges Stiftungsfest statt.

Digitized by Google

Zahlreich hatten sich die Mitglieder mit ihren Familienangehörigen und die geladenen Gäste eingefunden, welche, nachdem das Fest durch eine Ouverture eingeleitet worden war, von dem Obmanne unter Hinweis auf die Bedeutung des Festes auf das Herzlichste begrüßt wurden. Es reihten sich dann noch humoristische Vorträge, sowie zwei kleine theatralische Aufführungen an, die nebst den übrigen musikalischen Darbietungen die Anwesenden in eine heitere und ungezwungene Stimmung versetzten. Der herannahende Morgen erst gebot dem munteren Treiben Halt, sodaß der Verlauf des Festes wohl als allseitig ansprechend bezeichnet werden kann.

—r.

Ortsgruppe Bodenbach.

Am 24. März cr. hielt unsere Ortsgruppe ihre Hauptversammlung ab, in welcher Herr Stations-Assistent Ammerbacher sein Amt als Obmann niederlegte.

Bei der Neuwahl des Gesammtvorstandes wurden gewählt:

Herr Güterkassirer Rätzsch, Obmann,
„ Stations-Assistent Teubner, Obmann-Stellvertreter,
„ Expeditions-Hilfsarbeiter Grumbach, Kassirer,
„ „ „ Herrmann, Kassirer-Stellvertreter.
„ Stations-Assistent Seltmann, Schriftführer.

Am genannten Tage zählte die Ortsgruppe 21 Mitglieder. Bei der am 5. Mai abgehaltenen Monatsversammlung konnte dieselbe bereits einen Bestand von 62 Mitgliedern aufweisen. Leider aber können unsere Mitglieder von den vielen Vergünstigungen, die im Inlande geboten werden, fast gar keinen Gebrauch machen, da die Grenzpfähle von Oesterreich uns von unserer engeren Heimath trennen.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Der Artikel in Nr. 16. „An die Lauen und Flauen" ist vollständig an seinem Platz. Einsender braucht sich wegen Benützung der Zeitung zu seinen Auslassungen nicht zu entschuldigen, möge nur der Aufsatz von allen Mitgliedern des Bezirks Stuttgart gelesen und von recht vielen beherzigt werden.

Der Bezirksverein Stuttgart sollte allen anderen im Lande in jeder Hinsicht als Muster dienen, aber leider ist dies gegenwärtig nicht der Fall. Kleine Bezirke leisten zur Zeit mehr als der große Stuttgarter Bezirk. Das ist traurig, aber wahr! Es scheint beinahe, als ob mit der Jubiläumsfeier im Oktober v. J. alle Kraft und aller Saft des Stuttgarter Bezirks aufgebraucht worden wäre. — Mit dem Verfasser des Aufsatzes stimme ich in dem Punkte überein, daß der Niedergang des Stuttgarter Vereinslebens in Folge der Vorstandskrisis im Herbst v. J. sichtbar hervorgetreten ist; die tieferen Wurzeln, welche Verfasser zur Klärung der Sache wohl hätte angeben dürfen, müssen aber doch früher schon vorhanden gewesen sein. Wären dieselben mir bekannt, würde ich keinen Anstand nehmen, offen damit an das Tageslicht zu treten. Es ist doch kaum möglich, daß der rasche Rücktritt des vorher so eifrigen Vorstandes alles Unheil angestellt haben kann. Der kurz vorher noch vorhandene thatkräftige Stamm einer Anzahl eifriger Mitglieder will auch nicht mehr zusammenhalten. Kurz und bündig gesagt: es will kein Mitglied mehr arbeiten. Das ist die leidige aber nackte Thatsache. Bei jeder Gelegenheit und von allen Seiten bekommt man als Entschuldigung zu hören: „Ich habe keine Zeit!" Ja wohl, lieber Kollege, während Deiner Dienststunden hast Du freilich keine Zeit; Du bist aber doch auch dienstfrei, was treibst Du da? Der eine wird antworten: Ich bin Mitglied von diesem und jenem Verein, ich habe jede Woche einen Kegelabend, ich muß alle Wochen einmal einen Tapp schlagen u. s. w. So! so! das ist ja recht schön; also für alles andere hast Du Zeit, nur nicht für den Verein Deiner Berufsgenossen! Der andere wird antworten: Meine Freizeit verwende ich zu meiner Erholung, meine dienstfreien Stunden widme ich meiner Familie u. s. w. Das ist anzuerkennen, allein der eine wie der andere wäre bei einigem guten Willen unbedingt in der Lage, ein paar Stunden in der Woche für seinen Kollegenverein zu erübrigen. Glaube mir, lieber Kollege, Dein Eisenbahnerherz findet sicher Befriedigung, wenn Du von Deiner (zugegeben) knapp bemessenen Zeit einen Theil im Dienste Deiner Berufsgenossen verwenden wolltest. Probier es doch einmal, mache einmal den Anfang, wenns auch schwer geht. Ich bin fest überzeugt, Deine Arbeit für das Gesammtwohl der Kollegenschaft wird Dich nicht gereuen. Du wirst mir einwenden: Was habe ich für Dank dafür? Auf Dank, mein Lieber, darfst Du allerdings nicht rechnen; den sollst Du aber auch nicht beanspruchen, so wenig als von Deinen anderen Gesellschaften, die Dich sozusagen von Haut und Haar nichts angehen. Die innere Zufriedenheit mit Deinem löblichen Thun muß Dir den Dank ersetzen. — Denke doch mal daran, was wir früher im Verein für schöne Stunden verlebt haben. Warum soll dies auf einmal abgeschnitten sein? Warum soll dies nicht wiederkommen können? Ermanne Dich, lieber Kollege, und werde ein Vereinsmitglied wie es sein soll, damit ein Appell wie der vorstehende und ein Artikel „An die Lauen und Flauen" in Zukunft nicht mehr nothwendig werden.

Nun will ich dem Aufsatz in Nr. 16 weiter folgen. Der Verfasser giebt Fingerzeige, wie ein Bezirksvorstand für Stuttgart beschaffen sein sollte. Damit kann man sich wohl einverstanden erklären. Allein man könnte auch etwas bescheidener sein in seinen Ansprüchen. Die allgemeine Achtung seiner Kollegen muß unter allen Umständen vorhanden sein; dann Lust, Liebe, Fleiß und Energie. Die Achtung und Beachtung nach „Oben" kann sich ein Jeder durch seine Thatkraft erwerben. Der Verfasser des Artikels in Nr. 16 wäre am Ende der richtige Mann, wüßten wir nur seinen Namen!

Die planmäßige Thätigkeit für die Ausbreitung des Vereins sei zu früh eingestellt worden. Hier hat Verfasser wohl auch den Bezirk Stuttgart im Auge, denn in anderen Bezirken war nach den Bekanntmachungen in der Zeitung der Zugang nicht gering. Aber auch in Stuttgart war der Zugang, wenn auch nicht der Zahl nach, beachtenswerth. Sind doch vor nicht langer Zeit zwei hochgeachtete und beliebte Kollegialmitglieder dem Verein beigetreten. Was die Geselligkeit betrifft, so ist dem Aufsatz ebenfalls zuzustimmen. Erwähnt soll nur werden, daß früher die Mitglieder viel mehr geleistet haben als in letzter Zeit. Wenn auch künstlerische Ansprüche an deren Leistungen nicht erhoben werden konnten, war es doch die schönste Zeit im Verein. Billiger waren die Unterhaltungen auch noch, und auch in Zukunft könnten durch eine Mehrleistung der Mitglieder manche Kosten erspart werden. Eine Erhöhung der Bezirksbeiträge ist gegenwärtig doch nicht durchführbar, so wenig wie eine Ermäßigung der Beiträge zum Landesverein. Unter dem Stichwort „Gemeinsinn" empfiehlt Verfasser eine allseitige Betheiligung an der möglichst gemeinnützigen Verwaltung des Vereinsvermögens und bemängelt den schädlichen Vereinspapismus. Was der Verfasser damit meint, dürfte wohl weiter auszuführen sein. Der gemeinschaftliche Bezug von Waaren (Kohlen), der unmittelbar mit dem Vorstehenden in Verbindung gebracht ist, scheint doch kaum als Ausführung hierzu gelten zu können. — Die Frage der Dienstkautionen ist im Verein schon mehrmals erörtert worden und kann auch eine größere Ausdehnung als seither erfahren. Vorher sind aber noch andere Aufgaben zu lösen, z. B. die Erwerbung der Rechte einer juristischen Person und zu diesem Zweck eine vollständige Umarbeitung der Satzungen. Die Lösung der Wohnungsfrage wird noch längere Zeit ein frommer Wunsch bleiben müssen, soll dieselbe durch den Verein herbeigeführt werden. Zu dem Zweck müßten schon die ständig in Stuttgart verbleibenden Beamten zusammengehen und von diesen sind die wenigsten Vereinsmitglieder.

Als weiteren Punkt ist die Wissenschaft berührt. Vorträge und Erörterungsabende sind empfohlen. Vollständig damit einverstanden; es war auch schon der Anfang gemacht, allein es fehlt eben auch hier an Kollegen, die ihr Wissen und Können Anderen mitzutheilen die Güte hätten, weil dies ohne Mühe und Arbeit nicht sein kann. Betheiligung an der Fachpresse wäre ebenfalls schön, aber auch das kostet Zeit und Arbeit. Wenn nur wenigstens die Festrede vom Eisenbahn-Jubiläum in die Zeitung gekommen wäre! Darauf haben sich Viele gefreut, die entweder in der Liederhalle davon nichts verstanden haben oder die nicht dabei waren. Nicht erwähnt in dem Aufsatz ist der Preßausschuß, von dessen Thätigkeit noch nicht viel zu spüren ist. Derselbe könnte sich mit einem Artikel über die Aufnahme und Ausbildung der württembergischen Verkehrsbeamten sehr gut einführen. Häufig kann aus Preßerzeugnissen unserer Nachbarkollegen die Wahrnehmung gemacht werden, daß die württembergischen Verhältnisse über die schwarzrothen Grenzpfähle hinaus noch nicht bekannt geworden sind.

Mit Diesem will ich nun Schluß machen. Vielleicht giebt es später einmal Gelegenheit zu weiteren Erörterungen. Rf.

Bezirksverein Cannstatt.

Die diesjährige Generalversammlung wurde am 21. v. M. im Vereinslokal „Württemberger Hof" abgehalten und war leider schwach besucht. Der Vorsitzende, Herr Expedient Seydler, hieß die Versammelten herzlich willkommen und widmete dem seitherigen Schriftführer, nunmehr zum Eisenbahn-Assistenten nach Heilbronn beförderten Herrn Betz einige herzliche Worte der Anerkennung und des Dankes. Hierauf wurde Rechenschaftsbericht vom Kassier erstattet und zur Neuwahl geschritten, welche folgendes Ergebniß hatte:

Vorsitzender: Expedient Seydler, Kassier: Expedient Holzboog,
Schriftführer: Expedient Laeßle.

Digitized by Google

Ausschußmitglieder die Herren: Obertelegraphist Stammler, Expedient v. Fechtheim in Untertürkheim und Werkführer Blatt, Rechnungsrevisor: Expedient Aippersbach in Fellbach.

Als Abgeordneter zur Landesversammlung in Ulm a. D. wurde Expedient Seydlen gewählt.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Basel.

Die diesjährige Hauptversammlung fand am 19. April l. J. Nachmittags in unserem Vereinslokal „Badischer Hof" statt und waren hierzu 22 Mitglieder erschienen und 20 durch Karten vertreten.

Die Rechnung für das abgelaufene Vereinsjahr ergab an Einnahmen 1667,29 Mk. und an Ausgaben 1506,39 Mk., mithin einen Ueberschuß von 160,90 Mk. Der Haushaltungsplan für 1896/97 wurde mit ca. 1180 Mk. in Einnahme und Ausgabe festgestellt.

Dem von Herrn Hauser verfaßten Jahresbericht entnehmen wir u. A., daß auch im verflossenen Vereinsjahr wieder verschiedene Vorlesungen von Professor Dr. Kosack über Volksleben und Volkswirthschaft, sowie über Verkehrswesen abgehalten wurden, welche von den Mitgliedern zahlreich besucht waren. Herrn Prof. Dr. Kosack sagen wir an dieser Stelle für die jedesmalige freundliche Einladung unsern verbindlichen Dank.

Die Neuwahl hatte folgendes Ergebniß: 1. Vorsitzender: Josef Lehmann; 2. Vorsitzender: Ernst Frey; dessen Stellvertreter: Philipp Freudenberger; Schriftführer: Konrad Dietsche; dessen Stellvertreter: Rudolf Hirtler; Rechner: Josef Dammert; dessen Stellvertreter: Karl Harter; Bibliothekar: Karl Schilling; dessen Stellvertreter: Josef Kolb.

Als Rechnungsrevisoren wurden gewählt die Herren Beck und Pleuler und als deren Stellvertreter die Herren Bruch und Englert.

Abgeordnete zur Landesversammlung die Herren Hauser, Beck, Weber und Goebes in Basel, Gähringer in Leopoldshöhe und Ams in Lörrach; zu deren Stellvertretern: die Herren: Briegel, Harter, Keller in Basel, Trautmann, Dörflinger in Lörrach und Kaufmann in Zell i. W.

Herr Hauser, welcher die Stelle des 1. Vorsitzenden eine Reihe von Jahren bekleidete, lehnte eine Wiederwahl ab; unter seiner Leitung hat der Verein schöne Erfolge erzielt und wurde seinen Verdiensten von verschiedenen Seiten Anerkennung und Dank gezollt.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betr. Freisprechung in einer Betriebsunfallsache.

Von dem Herrn Vertrauensmann H. in B. erhalten wir folgende Zuschrift:

„pp. daß der Rangirmeister B. freigesprochen ist. Dank des dortigen „Gutachtens und der uns gegebenen Fingerzeige wurde es dem „Herrn Rechtsanwalt L. nicht schwer, seinen Klienten glänzend „durchzubringen. Der Herr Staatsanwalt beantragte selbst die „Freisprechung." **Die Vereinsverwaltung.**

Ortsbezirk Berlin.

1. Der auf Sonntag, den 17. ds. Mts., festgesetzte Ausflug nach Clausdorf muß aus militärdienstlichen Gründen abermals verschoben werden. Die Festsetzung der Zeit werden wir durch Zirkulare bekannt geben.

2. Nach einem dem Vorstande zugegangenen Schreiben beabsichtigt der Herr Vereinsdirektor Schirmer, bis zum 30. Juni cr. von seinem Posten zurückzutreten. — Zur Berathung über eine Neuwahl und Besprechung über die von dem Ortsbezirke in Verfolg der am 10. ds. Mts. in Hannover stattgefundenen General-Versammlung zu treffenden Maßnahmen bitten wir dringend, am Dienstag, den 19. ds. Mts., Abends 8½ Uhr im kleinen Konferenzsaal des Potsdamer Bahnhofs zu erscheinen. **Der Bezirks-Vorsitzende.**

Scharr.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

über folgende Zuwendungen:

a) zur allgemeinen Unterstützungskasse, unmittelbare Vereinnahmung:

8,75	Mk.	Zuwendung	des Herrn Lokomotivf. Blumenstengel, Nossen.
7,17	„	Sammelgelder	des Herrn Schirrmeister Rämsch, Nossen.
1,21	„	„ „	„ „ Stat.-Assistent Erdmann, Nossen.
20,—	„	Zuwendung	der Ortsgr. Werdau, Ertrag aus dem Wintervergnügen.
20,—	Mk.	Zuwendung	der Ortsgr. Großpostwitz.
10,12	„	„	„ „ Meuselwitz, Sammelgelder.
15,—	„	„	„ „ Bodenbach, Geschenk.
—,40	„	„	des Herrn Stat.-Assistent Teubner, Bodenbach.
5,60	„	„	„ „ Bahnh.-Insp. Liebetrau, Wolkenstein.
—,80	„	„	der Herren Aufseher Weber u. Oberförster Lomler in Steinbach b. Jöhst., Erlös a. Cig.-Abschn.
6,60	„	„	der Ortsgruppe Nossen, Sammelgelder.
95,65	Mk.	Summa.	

b) zur besonderen Wittwen- und Waisenkasse, unmittelbare Vereinnahmung:

15,08	Mk.	Zuwendung	der Ortsgruppe Borsdorf, Auktionserlöse.
5,—	„	„	„ „ „ Jubiläumsgeschenk.
—,50	„	„	des Herrn Weichenwärter Schönfeld, Borsdorf.
—,20	„	„	„ „ Exped.-Hilfsarb. Lehmann, „
1,16	„	„	„ „ „ „ Grube, Dresden-Fr.
3,50	„	„	„ „ Weichenwärter Götze, Borsdorf.
5,—	„	„	der Ortsgruppe Werdau, Ertrag a. d. Wintervergnügen.
1,—	„	„	der Herren Weichenwärter Schmelzer, Lohmann, Bräutigam und Fritz in Altenburg.
20,—	„	„	der Ortsgruppe Großpostwitz.
2,21	„	„	„ „ Ebersbach.
15,—	„	„	„ „ Bodenbach, Geschenk.
2,45	„	„	„ „ Reichenbach i. V., Sammelgelder.
10,—	„	„	des Herrn Kaufmann Petzold, Reichenbach i. V.
7,50	„	„	der Ortsgruppe Narsdorf, Fechtgelder.
88,60	Mk.	Summa.	

Chemnitz, am 3. Mai 1896. **Der Hauptvorstand.**

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirk Offenburg.

Bei der am Sonntag, den 19. d. Mts. dahier abgehaltenen Generalversammlung wurden nachgenannte Herren Kollegen als Vorstandsmitglieder, Abgeordnete zur Landesversammlung und Rechnungsrevisoren gewählt:

I. Vorsitzender Friedrich Dürr,
II. „ Hermann Voigt, Stellvertr. Frz. Morgenthaler,
Schriftführer Heinrich Schätzlein, „ Hermann Erne,
Rechner Karl Wörter, „ Ludw. Haselwander,
Bibliothekar Hermann Rupp, „ Wilhelm Reichert.

Als Abgeordnete zur Landesversammlung:

Raimund Fleig, Stellvertreter Rudolf Siegrist,
Markus Schmitt, „ Franz Reithinger,
Georg Helmlinger, „ Josef Hüther,
Adolf Meroth, „ Theodor Werber,
Karl August Henninger, „ Ludwig Richter,
Gustav Gall, „ Otto Stetter,
Wilhelm Reichert, „ Gottfried Vögele.

Als Rechnungsrevisoren:

Lambert Maisenhölder, Stellvertreter Leopold Gleisle,
Gabriel Kleiber, „ Rudolf Seubert.

Ferner wurde aus den Herren Vögele, Schätzlein, Erne, Reichert und Seubert ein Vergnügungsausschuß gebildet.

Das ausführliche Protokoll der VI. ordentlichen Hauptversammlung wird demnächst noch bekannt gegeben werden.

Offenbach, den 27. April 1896.

Der Bezirksvorstand.

Dürr, I. Vorsitzender. Schätzlein, Schriftführer.

Bezirksverein Heidelberg.

Nach den in der ordentlichen Hauptversammlung vom 21. l. M. vollzogenen Wahlen setzt sich der Bezirksvorstand aus nachgenannten Herren zusammen:

I. Vorsitzender: Zeise, Expeditions-Assistent,
II. Vorsitzender: Fries, „ „
Stellvertreter: Kanitzer, Bahnmeister,
Schriftführer: Karrmann, Eisenbahn-Assistent,
Stellvertreter: Deierling, „ „
Rechner: Schneider, Telegraphenmeister,
Stellvertreter: Schuhmacher, Expeditions-Assistent,
Bibliothekar: Fink, Expeditions-Assistent,
Stellvertreter: Müller, Eisenbahn-Assistent,
Rechnungsrevisoren: Hofmann, Stationsverwalter, Junghanns, Expeditions-Assistent.

Zu Abgeordneten der Hauptversammlung wurden gewählt:

Fink, Expeditions-Assistent, Metzger, Expeditions-Assistent,
Fries, „ „ Dietz, Eisenbahngehilfe,
Kanitzer, Bahnmeister, Wacker, Expeditions-Assistent,
Stolz, E., Expeditions-Assistent.

Stellvertreter:

Himmele, Expeditions-Assistent, Feißkohl, Expeditions-Assistent,
Sauer, Stationsverwalter, Deierling, Eisenbahn-Assistent,
Sulzer, Werkführer, Beierbach, Expeditions-Assistent,
Burg, Expeditions-Assistent.

Heidelberg, den 28. April 1896. **Der Bezirksvorstand.**

Digitized by Google

Nr. 21. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 21. Mai 1896. München.

Erinnerungsfeier an die Thätigkeit der Eisenbahnen im Kriege 1870/71.

Während in Frankfurt a. M. am 10. Mai d. J. die erhebenden Festlichkeiten zur Feier der fünfundzwanzigsten Wiederkehr des Jahrestages des Frankfurter Friedensschlusses im Beisein der Kaiserlichen Majestäten und unter der Theilnahme des ganzen deutschen Volkes stattfanden, wurde in engerem Kreise in Berlin die Erinnerungsfeier an die Thätigkeit der Eisenbahnen im Kriege 1870/71, wozu der Verein für Eisenbahnkunde die Anregung gegeben hatte, in den Nachmittagsstunden durch ein Festmahl im großen Saale des Zoologischen Gartens begangen. Gegen 100 Personen aus allen Theilen des Reiches hatten sich, wie das Centralblatt der Bauverwaltung mittheilt, zu der Feier zusammengefunden. Leider waren viele Veteranen aus Süddeutschland, die ihre Theilnahme zugesagt hatten, wegen der zur Zeit stattfindenden Landtagsverhandlungen am Erscheinen verhindert*). Anwesend waren seitens der Civilbehörden u. A. der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen, Unterstaatssekretär Brefeld, Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts Dr. Schulz, Ministerialdirektor a. D. Weishaupt, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kinel, Generaldirektor der Königlichen bayerischen Staatseisenbahnen Ebermayer, zahlreiche Direktionsmitglieder und Beamte der Reichseisenbahnen, sowie der preußischen, bayerischen, sächsischen, württembergischen, badischen, mecklenburgischen u. s. w. Eisenbahnverwaltungen. Militärischerseits waren u. A. erschienen der Chef des großen Generalstabes der Armee, Graf. Schlieffen, der Chef der Eisenbahnabtheilung des großen Generalstabes, Oberstlieutenant Budde, der Generalinspekteur des Militär-Erziehungs- und Bildungswesens, General v. Keßler, der Chef des Ingenieur- und Pionierkorps und Generalinspekteur der Festungen, General v. Golz, der Kommandeur der Eisenbahnbrigade, Generalmajor Freiherr v. Roeßing, die Regiments- und Bataillonskommandeure der Eisenbahnbrigade und viele Veteranen, die in jenen glorreichen Tagen im Eisenbahn-Militär- und Civildienst thätig gewesen waren (s. das am Ende stehende Verzeichniß der Theilnehmer).

Das Hoch auf den Kaiser brachte in warm empfundenen Worten der Vorsitzende des Vereins für Eisenbahnkunde, Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert, aus, worauf der Vorsitzende des Festausschusses, Generallieutenant z. D. v. Schulz, von der Versammlung die Ermächtigung erbat, folgendes Huldigungstelegramm an Se. Majestät den Kaiser nach Frankfurt abzusenden;

Ew. Majestät gestatten sich die zur Erinnerung an die Thätigkeit der Eisenbahnen während des Krieges 1870/71 festlich im Zoologischen Garten versammelten Civil- und Militär-Veteranen die unterthänigsten und ehrerbietigsten Huldigungen darzubringen.

Unter lebhafter Anerkennung der Leistungen unserer Eisenbahnen in dem großen Kriege gab der Chef des Generalstabes der Armee, Graf v. Schlieffen, ein klares Bild von der Bedeutung der Eisenbahnen in der heutigen Kriegsführung, eine Bedeutung, die unser weiser Schlachtenlenker v. Moltke mit seinem klaren Blick und umfassenden Wissen bereits zu einer Zeit erkannt hatte, als das Eisenbahnwesen sich noch im Anfange der Entwickelung befand. Das Hoch des Redners galt den Eisenbahnverwaltungen, in deren Namen der Staatsminister Thielen die hervorragenden Leistungen der im Eisenbahnwesen thätigen Militärs hervorhob, der Hoffnung auf stetige Fortdauer des ausgezeichneten, verständnißvollen Zusammenwirkens der Militär- und Eisenbahnbehörden Ausdruck gab und auf das Wohl der Armee trank. Der folgende Redner, Generaldirektor Ebermayer aus München, schlug warme Töne vaterländischer Begeisterung an. Er wolle nicht nur in seiner Eigenschaft als Eisenbahnveteran sprechen, sondern auch als Süddeutscher. Als 1870 der Ruf zu den Fahnen erklungen sei, da sei Bayern und mit ihm ganz Süddeutschland nicht etwa nur mit dem Verstande, nicht nur mit seinen Kräften, nein, mit vollem Herzen dem Rufe gefolgt. Er bringe dem Eisenbahnverein aus dem Süden Gruß und Dank dafür, daß der Verein durch die Veranstaltung des heutigen Festes die Gelegenheit geboten habe, die innige Zusammengehörigkeit von Süd und Nord erneut zum Ausdruck zu bringen: der Verein für Eisenbahnkunde lebe hoch! An die Worte des Dankes für den Verein knüpfte General v. Golz die Anerkennung und den Dank der Versammlung für die Veranstaltung der heutigen Feier an den Vorsitzenden des Vereins, Wirkl. Geh. Ober-Baurath Streckert, und den Festausschuß, dessen Vorsitzender, Generallieutenant z. D. v. Schulz, als schönste Erwiderung folgende inzwischen eingegangene, an ihn adressirte Drahtantwort aus Frankfurt a. M. verlesen konnte:

Seiner Majestät dem Kaiser und Könige ist es eine besondere Freude gewesen, am heutigen Gedenktage des Frankfurter Friedensschlusses den Huldigungsgruß der dortigen Festversammlung von Männern zu empfangen, welche vor 25 Jahren Leben und Gesundheit in den Dienst des Vaterlandes gestellt, an den ausgezeichneten Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens daheim und in Feindesland rühmlichen Antheil genommen und zu den wunderbaren Erfolgen der deutschen Armee so wesentlich beigetragen haben. Seine Majestät lassen Eure Excellenz ersuchen, den Versammelten hiervon unter dem Aus-

*) Die schwache Betheiligung aus Sachsen dürfte auf die am gleichen Tage stattgehabte Feier des 50jährigen Bestehens des Sächs. Ingenieur- und Architektenvereins zurückzuführen sein. D. Schriftl.

Digitized by Google

druck Allerhöchstihres wärmsten Dankes für die Erneuerung des Gelübdes unwandelbarer Treue Kenntniß zu geben.

Auf Allerhöchsten Befehl:

v. Lucanus,
Geheimer Kabinetsrath.

Nachdem der Unterstaatssekretär Brefeld in herzlichen Worten die aus ganz Deutschland herbeigeeilten Gäste begrüßt hatte, erhob sich abermals Generallieutenant v. Schulz, um die Begrüßungs- und Glückwunschtelegramme zu verlesen, die in großer Zahl aus allen Theilen des Reiches eingelaufen waren. Namentlich die gegenwärtigen Mitglieder der Linienkommissionen waren darunter mit Glückwünschen — zum Theil in trefflicher gebundener Rede — fast ausnahmslos vertreten. Ihnen allen weihte der Redner sein Glas: „Die Alten gedenken der Jungen!" Geh. Baurath Krohn widmete sodann den beiden anwesenden Veteranen Weishaupt und Kinel Worte dankbarer Erinnerung, von denen der erstere als Organisator der Feldeisenbahn-Abtheilungen, beide als Linienkommissare sich bleibende Verdienste um die große Sache erworben haben, worauf der Ministerialdirektor Weishaupt „die Eisenbahnen im Dienste der Armee" feierte. Nachdem noch General v. Keßler des verstorbenen damaligen Majors v. Brandenstein, Chef der Eisenbahnsektion im großen Generalstabe, des herrlichen, idealen Menschen, des vorzüglichen Soldaten in tiefempfundener Rede gedacht, brachte Oberstlieutenant Buchholtz ein schwungvolles Hoch „dem großen Eisenbahn-Bau und Betriebsmeister", der die Landes- und Eisenbahnbetriebsgrenzen im deutschen Vaterlande mit starker Hand überbrückt, der Zersplitterung des deutschen Verkehrswesens ein Ende bereitet habe: dem Altreichskanzler im Sachsenwalde, Fürsten Bismarck.

Hatte die Reihe der Trinksprüche hiermit auch ihr Ende erreicht, so hielt die gehobene Feststimmung die Versammelten in frohem Austausch alter Erinnerungen doch noch bis zum späten Abend in dem festlich geschmückten Saale zusammen, wozu die vortreffliche, von der Eisenbahnbrigade gestellte Tafelmusik an ihrem Theile wesentlich beitrug.

Eine werthvolle, nach Quellen des großen Generalstabes verfaßte Festschrift „Zur Erinnerungsfeier der Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens im deutsch-französischen Kriege 1870/71 am 10. Mai 1896" gab den Tischgenossen als dauerndes Andenken in gedrängter Kürze einen klaren Ueberblick über die Einrichtung, die Leistung und die Ausnutzung der Eisenbahnen für Kriegszwecke in jener Zeit; eine Karte des französischen Bahnnetzes im Jahre 1870, in welcher die der deutschen Kriegsführung dienstbar gemachten Linien — gegen 3800 Kilometer — besonders bezeichnet waren, bildete eine dankenswerthe Ergänzung zu der Festgabe.

Mittels der Eisenbahnen — so heißt es in der Schrift — setzte sich das Friedensheer auf den Kriegsfuß und legte seine eiserne Kriegsrüstung an; mittels der Eisenbahnen versammelten sich die gewaltigen Kriegsmassen an der Grenze; die Schienenwege ermöglichten die fortlaufende Ernährung, Ergänzung und Versorgung unserer Feldheere mit allem Nothwendigen und machten dadurch die Heeresleitung freier in ihren Entschließungen; mit der Bahn sandte das Feldheer Kranke, Verwundete, Kriegsgefangene und Beutematerial nach der Heimath zurück; mittels der Eisenbahnen war es möglich, kleinere und größere Truppenkörper mit Schnelligkeit an bedrohte Punkte des Kriegsschauplatzes zu verschieben und auf solche Weise die Kräfte zu verdoppeln.

So hat denn die herrliche Zuversicht, welche der damalige preußische Handelsminister Graf v. Itzenplitz am Schluß seines an sämmtliche preußischen Eisenbahnverwaltungen gerichteten Erlasses vom 19. Juli 1870 aussprach, sich in glänzender Weise erfüllt: „Auch den Eisenbahnen gebührt ihr Theil am Sieg und Ruhme des Vaterlandes".

Verzeichniß der Theilnehmer

an der am 10. Mai 1896 veranstalteten Feier zur Erinnerung an die Thätigkeit der Eisenbahnen während des Krieges 1870/71:

1. Abendroth, Bahnhofsinspektor, Leipzig; 2. Becker, Eisenbahndirektor, Berlin-Friedenau; 3. Blauel, Fabrikdirektor Breslau; 4. Bothe, Regierungs- und Baurath, Berlin; 5. Brefeld, Unterstaatssekretär, Wirkl. Geheimer Rath, Excellenz, Berlin; 6. Buchholtz, Oberstlieutenant, Berlin; 7. Budde, Oberstlieutenant und Chef der Eisenbahn-Abtheilung des großen Generalstabes, Berlin; 8. Callam, Eisenbahndirektor, Berlin; 9. Contag, Baurath, Berlin-Wilmersdorf; 10. Cordier, Major und Bataillonskommandeur im Eisenbahn-Regiment Nr. 1, Berlin; 11. Creuzinger, Oberst und Kommandeur des Eisenbahn-Regiments Nr. 2, Berlin; 12. Donath, Baumeister, Berlin; 13. Ebermayer, Generaldirektor der Kgl. bayr. Staatseisenbahnen, München; 14. Fischer-Dick, Baurath, Berlin; 15. Frank, Professor, Rektor der technischen Hochschule, Hannover; 16. Gebert, Eisenbahnsekretär z. D., Berlin; 17. Dr. Gerstner, Geheimer Ober-Regierungsrath, Berlin; 18. Giese, Geheimer Baurath, Berlin; 19. Glaser, Geheimer Kommissionsrath, Berlin; 20. Glaser, Regierungsbaumeister, Berlin; 21. Golz, General der Infanterie, Excellenz, Berlin; 22. Göring, Professor, Berlin; 23. Grapow, Regierungs- und Baurath, Berlin; 24. Grund, Direktor der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau, Breslau; 25. Haaßengier, Regierungs- und Baurath, Berlin; 26. Hanke, Baumeister, Berlin; 27. Hasse, Geheimer Regierungsrath, Redel; 28. Heinrich, Regierungsbaumeister, Berlin; 29. Hoffmann, Baurath, Siegersdorf; 30. Holberg, Hauptmann im Eisenbahn-Regiment Nr. 3, Berlin; 31. Hörner, Betriebsoberinspektor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Stuttgart; 32. Jacobi, Geheimer Baurath, Schwerin; 33. Jädicke, Ober-Bau- und Geheimer Regierungsrath, Berlin; 34. Illing, Ober- und Geheimer Baurath, Berlin; 35. Kaselowsky, Kommerzienrath, Berlin; 36. Kecker, Betriebsdirektor, Metz; 37. v. Keßler, General, Excellenz, Berlin; 38. Kinel, Wirkl. Geheimer Ober-Regierungsrath, Berlin; 39. Knappe, Generallieutenant z. D., Berlin; 40. Kneusels, Oberst z. D., Berlin; 41. Koschel, Geheimer Baurath, Berlin; 42. Kräfft, Wirkl. Geheimer Ober-Regierungsrath, Berlin; 43. Kranold, Eisenbahn-Direktions-Präsident, Berlin; 44. Kriesche, Geh. Regierungsrath, Berlin; 45. Krohn, Geh. Baurath, Detmold; 46. Lent, Geheimer Regierungsrath, Berlin; 47 Lent, Baurath, Berlin; 48. Liebenow, Geheimer Regierungsrath, Professor, Berlin; 49. Loycke, Baurath, Schwerin; 50. Menne,

---

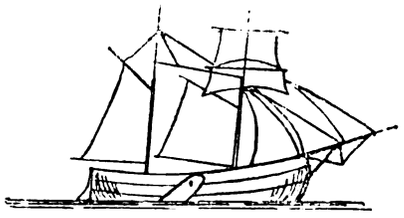
Das Segelschiff

und die

hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens.

(Fortsetzung.)

Unter allen Umständen wird ein Schiff von 2000 Tons für den einen Weg, auf dem es seine Ladung zum Bestimmungsort bringt, sehr viel weniger an Zeit, Arbeitslohn und Unterhaltungskosten der Mannschaft gebrauchen als ein Schiff von 1000 Tons für die zweimalige Reise, um dasselbe Quantum Waaren zu befördern, vorausgesetzt, daß die Be- und Entladung des größeren Schiffes nicht unverhältnißmäßige Schwierigkeiten macht. So hat man denn zugleich mit der Vergrößerung der Segelschiffe die Lade- und Löscheinrichtungen der Häfen immer mehr verbessert.

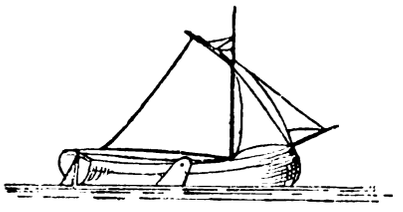


Kuff.

Die zur Fortbewegung der modernen Segelkolosse nothwendige Segelmenge konnte man nicht mehr auf 3 Masten unterbringen, es werden also je nach Bedürfniß oder Meinung des Schiffskonstrukteurs, 4 oder 5 Masten gestellt und aufgetakelt. Führen die sämmtlichen Masten Raasegel, so nennt man das Schiff „vier- (oder fünf-) mastiges Vollschiff". Als solche sind die größten Schiffe der deutschen Handelsmarine getakelt. Sie haben eine Segelfläche von 30 000 und mehr Quadratfuß.

Ist der letzte Mast nur für Schratsegel eingerichtet, so heißt das Schiff vier- (oder fünf-) mastige Bark.

Ein kürzlich für die Firma Rickmers in Bremerhaven erbautes fünfmastiges Schiff, die „Maria Rickmers", führte einen neuen Typus in die Handelsmarine ein. Leider ist es auf der ersten Reise im Sturm untergegangen. Es war 375 Fuß lang, 48 Fuß breit und hatte beladen einen Tiefgang von 23 Fuß. Sein Raumgehalt war 3813 Registertons, seine Tragfähigkeit 6000 Gewichtstonnen (6 000 000 Kilogramm). Außer der kolossalen Segelfläche seiner 5 Masten hatte es noch eine Maschine von 700 Pferdekraft, die ihm bei Windstille eine Fahrt von 7—8 Knoten gab. Ein solches Schiff wäre richtig als „Dampf-Segler" oder „Segel-Dampfer" zu bezeichnen.



Tjalk.

Ruder, Compaß, Log, Besteck und Anker.

Das „Rudergeschirr" ist bei hölzernen Schiffen von Holz, bei eisernen von Eisen. Das Ruder wird mit seinem oberen Theile,

Digitized by Google

Geheimer Regierungsrath, Berlin; 51. Messow, Regierungs- und Baurath, Erfurt; 52. Müller-Breslau, Professor, Berlin-Grunewald; 53. Dr. zur Nieden, Ober-Baurath, Berlin; 54. v. Niederstetter, Baurath, Flensburg; 55. Nowack, Regierungs- und Baurath, Berlin; 56. Oechelhäuser, Kommerzienrath, Berlin; 57. Opel, Regierungs- und Baurath, Berlin; 58. Paulus, Hauptmann a. D., Berlin; 59. Pintsch, Albert, Fabrikbesitzer, Berlin; 60. Pintsch, Julius, Kommerzienrath, Berlin; 61. Proß, Finanzrath, Heilbronn; 62. Reimherr, Ingenieur, Berlin; 63. Richter, Regierungs- und Baurath, Berlin; 64. v. Rößing, Generalmajor und Kommandeur der Eisenbahn-Brigade, Berlin; 65. Rumschöttel, Eisenbahndirektor a. D., Berlin; 66. Salzmann, Bahnhofs-Inspektor; 67. Sarrazin, Geheimer Baurath, Berlin; 68. Graf v. Schlieffen, General der Kavallerie, Chef des Generalstabes der Armee, Excellenz, Berlin; 69. Schubert, Oberstlieutenant, Berlin; 70. Schultz, Major, Berlin; 71. Dr. Schulz, Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amtes, Berlin; 72. v. Schulz, Generallieutenant z. D., Excellenz, Berlin; 73. v. Schütz, Regierungs- und Baurath, Berlin; 74. Schwartz, Bahnhofs-Inspektor, Crimmitschau; 75. Semler, Geheimer Regierungsrath, Berlin; 76. Stock, Geheimer Baurath, Berlin; 77. Streckert, Wirklicher Geheimer-Ober-Baurath, Berlin; 78. Stürtz, Regierungs- und Baurath, Berlin; 79. Taubert, Oberst und Kommandeur des Eisenbahn-Regiments Nr. 3, Berlin; 80. Thielen, Staatsminister, Excellenz, Berlin; 81. Thielsch, Oberstlieutenant, Berlin; 82. Ulrich, Bahnmeister, Berlin; 83. v. Usedom, Generalmajor, Berlin; 84. Vieregge, Geheimer Baurath, Berlin-Friedenau; 85. Volkmar, Regierungsrath, Straßburg i. E.; 86. Weishaupt, Ober-Bau- und Ministerial-Direktor a. D., Berlin; 87. Werchan, Geheimer Baurath, Berlin; 88. Wex, Wirkl. Geheimer Ober-Baurath, Berlin; 89. v. Winterfeld, General der Infanterie, Generaladjutant Sr. Maj. des Kaisers, kommandirender General des Gardekorps, Berlin; 90. Wolff, Baurath, Konstanz.

Eine Reminiscenz an den Frankfurter Schaffner-Prozeß.

Von allen Fehlern, Sünden und Verbrechen, von allen Lastern, mit denen sich das Gewissen eines Beamten beflecken kann, ist eins, welches als das niedrigste und ekelhafteste den lautesten Abscheu erregt — das ist die Veruntreuung im Dienst. Gewöhnlich entspringt dieselbe dem Bedürfnisse, auf alle Fälle möglichst mühelos Geld zu gewinnen, um damit die verschiedenartigsten Gelüste zu befriedigen und sei es selbst auf die Gefahr hin, Ehre und Stellung zu verlieren, Weib und Kind in das tiefste Elend zu ziehen. Der augenblickliche Genuß läßt in solchen Fällen zumeist Verstand und Vernunft schwinden, beides kehrt erst dann zurück, wenn Alles verloren: zwischen den nackten, kahlen Wänden der Untersuchungszelle bricht sich die Verzweiflung Bahn!

Das waren auch die markantesten Erscheinungen bei den sensationellen Schaffner-Prozessen in Stettin und Hamburg, wie neuerdings leider abermals in Frankfurt am Main. Trotz der schweren Strafen, zu welchen die Angeklagten verurtheilt wurden, ist erwiesenermaßen eine Sünde der anderen Mutter gewesen. Wäre dem nicht so, der Frankfurter Schaffner-Prozeß hätte nicht wiederum solch' schmutzige Dinge an das Tageslicht befördern können, wie seine Vorgänger unseligen Angedenkens. Und daß der Frankfurter Fahrkartenschwindel die unmittelbare Fortsetzung des Hamburger Schwindels ist, das hat der Gang der Untersuchung gelehrt.

Vor den Schranken des Frankfurter Gerichtshofes, wie vor den Augen der Welt hat sich das in den Schaffner-Prozessen bekannte Sittenbild entrollt, auf der Fläche des Konterfeis erscheinen zur Schande eines weit und breit geachteten Standes Zuhälter, lüderliche Frauenzimmer und — Eisenbahnbeamte! Das ist das unzertrennliche Trifolio. Es zeigt, daß die Ethik, mit besseren Worten also das sittliche Gefühl, stark bei den Schaffner-Prozessen engagirt ist. Wie eine derartige Demoralisirung unter Beamten und Familienvätern Platz greifen konnte, wo tausendfältiges Zeugniß dafür gegeben, daß unrecht Gut nie gedeiht, daß ein Fluch daran hängt, der sich nie losreißt, ob monate- und jahrelang die gefährlichsten Wagestücke ungesühnt bleiben, das ist unerklärlich. Wenn sich doch ein jeder Beamte — nicht nur die hier in Frage kommenden Schaffner — unauslöschlich das herzergreifende Schlußstück der Schaffner-Prozesse einprägen wollte! Da sehen wir auf der Bank der Verbrecher den arbeits- und lichtscheuen Schwelger und Müßiggänger gemeinster Art, von dem ein sehr bekannter deutscher Schriftsteller mit Recht sagte: er verdiene den Namen „Mensch" nur der Gestaltung nach, den Zuhälter. Neben diesem sitzt die „Dame" der Halbwelt, deren Sirenenblicken all' das Unheil zumeist zu verdanken ist, und den Dritten im Bunde dieser unsaubern Gesellschaft stellt ein in königlichen Diensten alt gewordener Beamter. Vom mühelos erworbenen, unredlichen Gewinn führt der Leichtsinnige ein flottes Leben. Gealtert durch die Untersuchungshaft, hohlwangig in Folge schlaflos verbrachter Nächte, krank, siech und elend, so bietet er ein Bild gräßlichen Jammers. Und drinnen im Zuschauerraum sehen wir weiter — die arme, bejammernswerthe Gattin, die zumeist von Allem nicht die geringste Ahnung hatte, die obwohl zurückgesetzt und vernachlässigt, nicht fassen will, daß ihr Mann ein Verbrecher ist. Mit thränendem Auge, der vielen Kinder daheim gedenkend, folgt sie lautklopfenden Herzens der Verhandlung, und wenn der Urtheilsspruch verkündet wird, ein gellender Aufschrei — — vorbei, vorbei! Dann wankt die Mutter halb wahnsinnig heim, in dem sonst so trauten Stübchen sinkt sie in die Knie, und wenn die Kinder, sich liebevoll an sie schmiegend, fragen: „Mutter, warum weinst Du? Kommt der Vater bald?", dann ist es mit der Fassung vorbei, und von bleichen, angsterfüllten Lippen steigt's hinauf zum Allmächtigen: „Mein Gott, verlaß uns nicht!" — — —

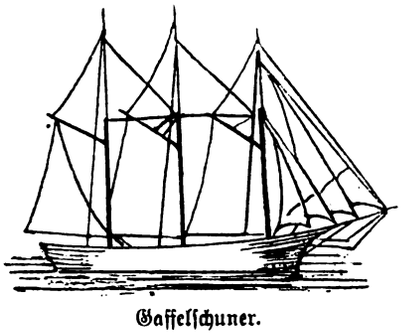
Ist das nicht ein trostloses Bild? Und hat dasselbe die Phantasie erzeugt? Bewahre. Fragen wir in Hamburg nach, verehrte Berufsgenossen, gehen wir wiederum nach Frankfurt a. M., überall ist es, wie hier skizzirt, der Abschluß der Schaffner-Prozesse.

Es ist nicht beabsichtigt, hier näher auf die Einzelheiten der bedauerlichen Vorkommnisse einzugehen, die Tagesblätter aller Schattirungen haben dies bereits mehr als ausführlich gethan. Auch soll an dem Urtheil u. s. w. keine Kritik geübt werden, dasselbe ist gefällt und trotz mancherlei Umstände, welche das Ver-

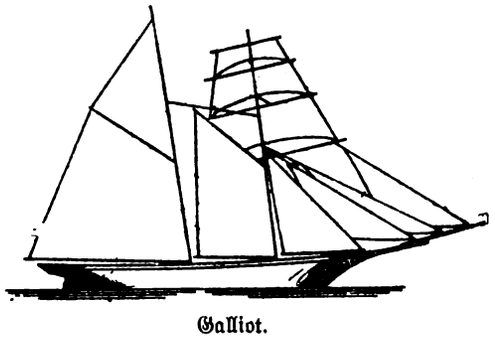
---

dem „Schaft", durch den „Ruderlöcher", eine Oeffnung im Hintersteven, gesteckt. Auf dem „Ruderkopfe" ist ein „Helm" (Pinne) mit Stange zum Steuern, oder ein „Joch" befestigt, durch das die Stellung des Ruders mit Hülfe verschiedenartiger mechanischer Vorrichtungen bewirkt wird. Mit mehreren Angeln („Fingerlingen") hängt das Ruder in entsprechenden Oesen („Ruderscheren") am Hintersteven. Am obersten Fingerling ist ein sogenanntes Schloßholz angebracht, um das Aushaken des Ruders zu verhindern. Sollte dies dennoch einmal geschehen, so verhindern „Sorgleinen" (Bürgleinen), die am oberen Theil des Ruders und am Achtersteven befestigt sind, das Wegtreiben. Bei größeren Schiffen werden statt der Hanfleinen Ketten oder Drahttaue als Sorgleinen verwendet. Man rechnet bei Segelschiffen als nöthige Länge des Ruders $^1/_8$ bis $^1/_{10}$ der Schiffsbreite, bei Dampfschiffen etwa $^1/_{50}$ der Schiffslänge.

Gesteuert wird entweder mit der „Helmstange" oder mit dem „Rade". Auf Segelschiffen wird das „Steuerreep" (Tau oder Kette) in mehreren Windungen um eine auf der Axe des Steuerrades sitzende Welle geschlungen und läuft dann über Rollen an der Bordwand entlang zu einem am Ruderkopf befestigten Quadranten, einem Ausschnitt von $^1/_4$ des ganzen Kreisumfanges, der sich beim Anziehen der Kette entsprechend dreht und damit dem Steuer seine Lage giebt. Noch einfacher ist der sogenannte „Leuwagen", eine Art kurzer Ruderhelm, auf dem sich beim Anziehen der Kette eine eiserne Hülse verschiebt und dadurch die Stellung des Ruders bewirkt. Auf modernen eisernen Segelschiffen ist der Steuerapparat ein komplizirter Mechanismus, bei dem durch Räder-Uebersetzungen und Hebelwerke die Kraft des Mannes am Steuer verzehnfacht wird. Dampfschiffe fahren mit Dampf-Steuerapparaten, die direkt von der Kommandobrücke aus bedient werden. Ihre Konstruktion ist sehr mannigfaltig, das Prinzip ist aber bei allen das gleiche: die Kraft des Menschen durch die viel sicherer und rascher wirkende Maschinenkraft zu ersetzen.



Gaffelschuner.



Galliot.

Digitized by Google

gehen der Angeklagten in milderem Lichte erscheinen läßt, steht unumstößlich fest, daß Alle gefehlt haben. Und wenn der Lohn ein noch so niedriger und die Verführung eine geradezu herausfordernde war: der Beamte hat, selbst wenn er in den bescheidensten Verhältnissen lebt, unter allen Umständen ehrlich zu bleiben.

Daran ist nicht zu rütteln, und von diesem Standpunkte aus wird hier die Angelegenheit betrachtet. Daß trotzdem auch die entlastende Stimme der gerichtlichen Vertheidiger ihre schöne Berechtigung hat (s. unter „Rechtsprechung und Gesetzgebung" in vorliegender Nummer), wie ganz sicherlich die Verwaltung, die ihre Beamten auf Trinkgelder angewiesen sein ließ, nicht ohne Schuld dabei war, das kann und soll hier nicht weiter in Betracht kommen.

Wie ein Krebsschaden am Leibe zuerst ein kleiner, kaum bemerkbarer Punkt im Fleisch ist, der sich, weil man seiner zu wenig achtet, unmerklich erweitert, dann je mehr er wächst, um so stärker er um sich frißt, endlich grauenhaft alle Gliedmaßen zerstört, bis er die edleren Theile des Körpers ergreift, sie auflöset und über das Ganze den Tod mit sich bringt: so das Verbrechen im Amte. Sein erstes Erscheinen ist immer unscheinbar, eine Kleinigkeit, die man leicht übersehen zu können glaubt, eine Neigung, die die Meisten für gar nicht gefährlich halten. Erst dann, wenn das Unheil lawinenartig hereinbricht, werden sie aufmerksam, dann aber auch ist Alles zu spät. Wie viele Beamte — namentlich in neuerer Zeit — sind der Versuchung erlegen! Sie konnten sich nicht ermannen und ihre Besonnenheit retten, sie waren verloren. Dem vorübergehenden Genuß eines sinnlichen Rausches erlagen viele; wenn die Ernüchterung kam, mußten sie schamvoll ihre eigene Schwäche eingestehen und ihre wahnsinnige That beweinen. Gewiß giebt es viele Beamte, die ihren Tag der Sorgen haben. Wo wäre einer ohne ihn? Und wie mancherlei sind diese Sorgen, diese schwarzen Begleiter unseres Lebens, die Jeden quälen, den Einen mehr — den Anderen weniger. Wie manches Gesicht lächelt uns im Berufe an, das, wenn es unbemerkt ist, sich eben so schnell wieder verfinstert, wie manches gute Beamtenherz verhehlt den nagenden Wurm, von dem es gefoltert wird. Diese Sorgen aber lassen sich ertragen, wenn sie nicht eigenen Fehlern und Schwächen entspringen, finden sie aber ihren Ursprung in eigener Pflichtvernachlässigung, oder wohl gar in Anlässen, die das Licht der Welt zu scheuen haben, dann ist der Träger dieser Sorgen unrettbar verloren. Das lehrt uns wiederum der Frankfurter Schaffner-Prozeß.

Tausendfältiges Zeugniß hat wieder die Erfahrung gegeben, daß unrecht Gut auch nie gedeiht, für das Wenige, was den verurtheilten Schaffnern von gewissenlosen Menschen geboten wurde und für das sie ihre Ehre und Stellung verkauften, haben sie ein Leben sorgenvoller Tage und nagender Gewissensbisse eingehandelt. Wären sie mit dem zufrieden gewesen, was ihre redliche Hand erwarb, sie säßen heute nicht hinter Gefängnißmauern. Es ist der Prozeß aber gleichzeitig auch eine Mahnung an alle die Beamten, welche mit ihrer ehrlichen Hand, sei es schriftstellerisch oder sonstwie auf ehrbare Weise, das zum täglichen Leben nothgedrungen noch mit verdienen, was bei einem bescheidenen Gehalt und bei zahlreicher Familie zu den täglichen Lebensbedürfnissen noch fehlt, unentwegt und trotz allen Neides auf ehrlicher Bahn fortzuwandeln. Möge ferner dann der Prozeß, namentlich den Zugsbeamten, die der Versuchung so leicht ausgesetzt sind, zurufen: Beharre in Deinem Berufe! Fördere das Ansehen Deines Standes! Sei streng gegen Dich selbst und habe Weib und Kind vor Augen und im Herzen!

Am besten kann man wohl diese Reminiscenz, die von Herzen kommt und will's Gott — auch zu Herzen gehen soll, schließen mit den Worten Sirachs:

„Geht es auch nicht, wie es soll,
Aermlich oft und sorgenvoll;
Nun wohlan, so schlimm es sei,
Gottes Leitung ist dabei." L.

Vom Sommer-Fahrplan.

Sehr bemerkenswerthe Neuerungen sind mit dem Sommer-Fahrplan geschaffen worden und ist es ein Verdienst der Internationalen Schlaf- und Expreßwagen-Gesellschaft, daß in dem Zeichen des Verkehrs auch die verwöhntesten Ansprüche des Reisepublikums befriedigt werden. Es sind Züge geschaffen, die in wenigen Tagen den ganzen europäischen Kontinent durcheilen, wenn auch die Fahrpreise es nur wenigen Sterblichen vergönnen, von diesen Einrichtungen Gebrauch zu machen.

Zunächst ist eine sehr wichtige Verbindung zwischen Großbritannien und dem Orient über die Linie Ostende—Köln—Wien mit Fortsetzung in Richtung Budapest—Bukarest—Constantza und in Richtung Triest—Alexandrien (Egypten) geschaffen.

Der Ostende—Wien-Expreßzug wird einmal wöchentlich von Wien bis Constantza (Rumänien) weitergeführt, woselbst er mit einem Königl. Rumänischen Staatsdampfer nach Constantinopel in Verbindung steht. Die Fahrt von London bis Constantinopel über Ostende—Constantza dauert 71 Stunden, demnach 15 Stunden weniger als auf dem raschesten Reisewege. Außer diesem Vortheil genießen die Reisenden, welche diesen neuen Zug benutzen, eine merkliche Fahrpreis-Ermäßigung im Vergleich mit anderen Reiserouten.

Der Fahrplan des Zuges ist:

London	Abfahrt	10.05 V.	Dienstag,
Brüssel	„	6.05 N.	„
Wien	„	4.55 N.	Mittwoch,
Budapest	„	10.05 N.	„
Bukarest	„	4.32 N.	Donnerstag,
Constantza	„	9.45 N.	„
Constantinopel	Ankunft	11.00 V.	Freitag.
	Rückfahrt:		
Constantinopel	Abfahrt	2.00 N.	Freitag,
Constantza	„	6.00 V.	Sonnabend,
Bukarest	„	11.15 V.	„
Budapest	„	6.30 V.	Sonntag,
Wien	„	11.20 V.	„
Brüssel	„	8.12 V.	Montag,
London	Ankunft	4.48 N.	„

Also in 7 Tagen kann man Europa durcheilen, das goldene Horn besuchen und wieder nach London zurück sein.

Den nachstehenden Zug ab London bis Wien benutzt, ist die Verbindung nach Alexandrien (Egypten):

ab Wien 6.05 N. Dienstag,
an Triest 9.00 V. Mittwoch,
an Alexandrien Sonntag früh.

Der Bruch oder das Aushaken des Ruders, besonders bei schwerem Wetter, oder das Versagen des Steuermechanismus ist naturgemäß einer der schwersten Unfälle, die ein Schiff treffen können. Der erfahrene Seemann weiß dann aber immer noch Hülfe durch Herstellung eines „Nothruders" aus Balken und Bohlen zu schaffen, das am Achtertheil befestigt und durch „Blöcke" von der Vierung aus gestellt wird; oder es werden auch an Tauen befestigte Bretter etwa auf halber Länge des Schiffs über Bord gehängt und durch Taue vom Vordersteven aus, je nach Bedarf quer gegen das Wasser gestellt. Oft ist es freilich sehr schwer, ein solches Nothruder herzustellen und anzubringen, besonders an einem großen Schiffe. Als der „Great Eastern" auf seiner dritten Reise nach New-York 1861 im Sturme das Ruder verloren hatte, dauerte es 3 Tage, ehe es einem amerikanischen Seemann, der mitreiste, gelang, ein brauchbares Nothruder herzustellen und zu befestigen. Er verlangte dafür von der Gesellschaft 20 000 Pf. Sterl. und erhielt auch durch Spruch des New-Yorker Seegerichts 3000 Pf. Sterl. als Entschädigung.

Es sei hier auch kurz auf den Kompaß hingewiesen. Der Seemann nennt die Richtung „Strich", die vier Himmelsgegenden „Hauptstriche". Zwischen den 4 Hauptstrichen Nord, Ost, Süd und West werden „Hauptzwischenstriche" eingeschaltet, deren Namen aus den Hauptstrichen gebildet werden. Bei der Benennung haben Nord und Süd den Vorrang vor Ost und West. Die Hauptzwischenstriche heißen also Nordost (NO), Nordwest (NW), Südost (SO), Südwest (SW). Eine weitere Theilung der Striche ergiebt 8 neue Namen, bei denen immer der nächst benachbarte Hauptzwischenstrich vorangesetzt wird, z. B. NNO, OSO, WNW, NNW u. s. w. Eine neue Einschaltung von 16 Nebenstrichen ergiebt 16 neue Namen, bei deren Benennung man immer von den 8 Haupt- und Zwischenstrichen ausgeht. Die Namen heißen also „Nord zu Ost" (N z. O), „Nordost zu Ost" (NO z. O), „West zu Süd" (W z. S), „Südwest zu West" (SW z. W), „Südwest zu Süd" (SW z. S) u. s. w. So hat der Kompaß eine „Rose" von 32 Strichen. Diese Striche werden dann noch weiter in Halbe, Viertel und Achtel getheilt und dem Namen die betreffende Bruchzahl hinzugefügt, z. B. N z. O $^1/_4$ O, NO z. O $^3/_4$ O, ONO $^1/_2$ O u. s. w.

Der Kompaß ist im „Kompaßhäuschen" in sogenannten Cardanischen Ringen aufgehängt, sodaß er immer horizontal schwebt. Die Windrose aus Marienglas dreht sich mit der Magnetnadel auf einer Stahlspitze, „Pinne" genannt. Das Bestimmen der Richtung nennt man „peilen", den Winkel, den das Schiff mit der Magnetnadel bildet, den „Kurs". Zum Peilen wird ein besonderer auf einem Stativ stehender Kompaß mit genauester Gradeintheilung und besonderen optischen Hilfsmitteln gebraucht. Auf eisernen Schiffen erleidet die Magnetnadel durch die Eisenmassen eine Ablenkung, deren Grad bei jedem Schiffe sorgfältig festgestellt wird. Man nennt den Winkel, den die Nadel unter dem Einfluß dieser Ablenkung mit der wahren Weisung nach Norden erleidet, die „Deviation", deren Größe natürlich jeder Schiffsführer für sein Fahrzeug genau kennen und durch astronomische Beobachtungen auf See täglich kontrolliren muß. Die Verhältnisse der Deviation sind

Digitized by Google

Rückfahrt:

ab Alexandrien (Egypten) Sonnabend 4 Uhr N.,
an Triest 7.50 N. Mittwoch,
an Wien 9.50 V. Donnerstag,
an London 4.48 N. Freitag.

Bis Wien verkehrt außerdem täglich ein Expreßzug

ab London	10.05 V.	Fahrtdauer 29½ Stunden.
„ Ostende	4.17 N.	
„ Brüssel	6.05 N.	
„ Köln	11.23 N.	
„ Frankfurt a. M.	3.02 V.	
an Wien	4.30 N.	

Rückfahrt:

ab Wien	11.20 V.	Fahrtdauer 29½ Stunden.
„ Frankfurt a. M.	1.30 V.	
„ Köln	4.45 V.	
„ Brüssel	8.12 V.	
„ Ostende	10.05 V.	
an London	4.48 N.	

Diese Züge bestehen aus Schlaf- und Speisewagen I. Klasse.

Ein weiterer neu eingelegter Zug ist der Nord-Expreßzug von London bez. Ostende—Paris—Köln—Berlin—Königsberg—Eydtkuhnen mit sofortigem Anschluß nach St. Petersburg, in der östlichen Richtung nur Sonntags, in der westlichen nur Mittwochs.

Ab Ostende 4.30 N. Sonnabend,
„ Brüssel 6.13 N. „
„ Köln 11.34 N. „
an Berlin 8.53 V. Sonntag,
ab „ 9.00 V. „
an Eydtkuhnen 9.40 N. Sonntag,
„ Petersburg 3.50 N. Montag.

Rückfahrt:

ab Petersburg 4.55 N. Dienstag,
„ Eydtkuhnen 11.02 V. Mittwoch,
„ Berlin 10.43 N. „
„ Ostende 1 12 N. Donnerstag,
„ London 7.30 N. „
an Paris 3.35 N. „

Dieser Zug führt nur Wagen I. Klasse und sind zu dem Fahrpreis noch 20 % Zuschlag zu zahlen.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Ueber die Fahrkartenunterschleife der s. Z. in Frankfurt a. M. verhafteten Schaffner wird geschrieben: Man wird sich noch des großen Aufsehens erinnern, das im Anfang dieses Jahres die Meldung hervorrief, wonach große Fahrkartenunterschleife, wie sie seinerzeit in Hamburg vorgekommen waren, bei der Preußischen und Elsaß-lothringischen Staatsbahn, sowie bei der Hessischen Ludwigsbahn entdeckt worden seien. Anfang Januar wurde der Kriminalkommissär Kämpe mit dem Schutzmann Willrich von Hamburg und dem Zugrevisor Schäfer von Köln hierher gesandt, um der Sache auf den Grund zu kommen. Es war ihnen namentlich ein gewisser Müller als verdächtig bezeichnet worden, und diesen Müller ermittelten sie in der Person des Schaffners Christian Müller von der Hessischen Ludwigsbahn. Willrich machte im Wirthshause seine Bekanntschaft, bewirthete ihn reichlich und machte dann eine ganze Anzahl Eisenbahnfahrten, ohne daß er nöthig gehabt, sich eine Fahrkarte zu lösen. Die Schaffner und Zugführer, mit denen er im Wirthshause Freundschaft geschlossen hatte, versahen ihn da, wo es nöthig war, mit den nöthigen Karten und erhielten dafür Trinkgelder, die sie unter einander theilten, nebst Speisen und Getränken. Auf diese Weise fuhr Willrich unter dem Namen Sander und in Begleitung eines „Vertrauensmannes" am 8. Januar nach Köln, am 10. Vormittags nach Bingen, Nachmittags nach Limburg, am 13. wieder nach Bingen, am 16. nach Mannheim, am 21. nach Basel und am 23. wieder nach Köln. Nach der Rückkehr von da wurde am 25. Januar der Hauptschlag geführt und eine Massenverhaftung vorgenommen, der eine Reihe von Haussuchungen folgte. Man fand dabei zahlreiche Fahrkarten und eine Menge verschiedener Fahrscheinhefte, allein diejenigen Bahnbeamten, die nur durch den Besitz solcher Karten belastet waren, wurden später wieder außer Verfolgung gesetzt. So hatten sich nur noch fünfzehn Schaffner oder Zugführer in der Verhandlung, die am 12. und 13. Mai vor der Strafkammer zu Frankfurt a. M. stattfand, zu verantworten, 13 von der Hessischen Ludwigsbahn, zwei von Staatsbahnen, lauter Leute, die von dem Hamburger Geheimpolizisten und seinem Begleiter Geschenke angenommen oder sie mit unterschlagenen Fahrkarten versehen hatten. Weitere Fälle waren nicht unter Anklage gestellt, weil keine bestimmten Personen bezeichnet werden konnten, denen die Beschuldigten bei etwaigen Betrügereien zum Nachtheile der Bahnverwaltung geholfen haben. Daß übrigens der Hamburger Geheimschutzmann und sein Begleiter nicht die Einzigen waren, die gegen ein gutes Trinkgeld billige Eisenbahnfahrten unternahmen, ging aus verschiedenen Zeugenaussagen klar hervor. Der übliche Fahrpreis war derjenige der vierten Klasse, und er wurde zwischen den Zugbeamten und den Bahnsteigschaffnern brüderlich getheilt. Auch der Packmeister bekam seinen Antheil. Die Vertheidigung ging mit dem Hauptbelastungszeugen Willrich, der so freigebig mit Speisen und Getränken war, scharf ins Gericht, zumal da sich sein „Vertrauensmann" als eine wenig vertrauenswürdige Persönlichkeit entpuppte. Bei der Vernehmung dieses Mannes, Niederling mit Namen, wurde nämlich festgestellt, daß er ein wegen Bedrohung, Unfug, Körperverletzung, schweren Diebstahls, Widerstandes und Beleidigung mit mehrjährigem Gefängniß und Zuchthaus vorbestrafter Zuhälter ist (!). Allein die Thatsache, daß die Beiden (Willrich und Niederling) zum Beispiel für ein Trinkgeld von 10 Mk. von Frankfurt nach Basel gefahren sind und daß ihnen dazu der Staatsbahnschaffner Adam Schmidt zwei Fahrscheinhefte Berlin-Straßburg und Berlin-Basel behändigte, ließ sich nicht entkräften. Der Staatsanwalt beantragte gegen den Hauptschuldigen Müller, der die Seele des ganzen Kartenhandels war, drei Jahre Zuchthaus; gegen Burkhard, dem drei Bestechungsfälle und eine Unterschlagung von Fahrkarten zur Last falle, ein Jahr ein Monat Gefängniß, gegen Heimlich, bei dem der Fall ähnlich liegt, ein Jahr fünf Monate, gegen den Zugführer Wolf, der nur für eine Fahrt nach Bingen in Betracht kommt und nichts

---

außerordentlich komplizirt, sie verändern sich bei der Fahrt des Schiffes mit der geographischen Breite von Tag zu Tag. Man führt deshalb sorgfältige „Deviationstabellen", aus denen die Differenzen für jeden Strich zu ersehen sind.

Zur Bestimmung des Ortes, wo sich das Schiff befindet, benutzt der Seemann eine Anzahl feiner astronomischer Instrumente, besondere „Ephemeridentabellen", sowie den Chronometer und das „Log", von denen die Konstruktion und Anwendung des Logs noch mit einigen Worten erwähnt sei.

Das „Log" besteht aus einer langen Leine, an deren Ende ein Brett („Logscheit") in Form eines Kreisausschnittes befestigt ist. Das Logscheit ist an der runden Kante mit Blei beschwert, sodaß es sich, wenn es ins Wasser geworfen wird, senkrecht stellt und dem Fortziehen mit dem fahrenden Schiffe, mit dem es durch die Leine verbunden ist, energischen Widerstand entgegensetzt. Die Leine ist auf eine Rolle gewickelt, die sich möglichst leicht dreht und das Tau ohne Widerstand ablaufen läßt. Etwa 30 bis 40 Meter Leine, bei Dampfern noch mehr, läßt man von der Rolle ablaufen, damit das Logscheit aus dem Kielwasser kommt. Der Punkt, an dem dies beim einzelnen Schiff erreicht ist, wird durch einen in das Tau eingeknüpfte Leinwandlappen bezeichnet. Sobald der Lappen durch die Hand des die Leine haltenden Mannes geht, ruft er „kehr", wobei sofort ein zweiter Mann eine Sanduhr, die er in der Hand hält, umdreht, oder auf dem Chronometer die Sekunde bemerkt. Sobald die Sanduhr, deren Ablaufszeit man genau kennt, abgelaufen ist, oder die bestimmte Anzahl Sekunden vergangen ist, ruft der Mann an der Uhr „stopp" und der Leinenhalter hält die Leine fest, daß sie nicht weiter ablaufen kann. Sie wird alsdann eingeholt und die Zahl von „Knoten" abgezählt, die in die Leine gemacht sind, um die Zahl der Seemeilen*) zu bezeichnen, die das Schiff bei der betreffenden Schnelligkeit in einer Stunde zurückgelegt haben würde. Diese Knoten sind in einer Entfernung von je 7 Meter oder 23′ 4″ engl. von einander angebracht; zum Messen der Schnelligkeit wird dabei ein Zeitraum von 14 Sekunden zu Grunde gelegt. Man könnte auch nach einem beliebig anderen Zeitraum messen, müßte danach aber die Knotenlänge ändern. Absolut zuverlässig sind die Resultate des Logs nicht, sie müssen immerfort mit den astronomischen Ortsbestimmungen und dem Chronometer verglichen werden. Sie geben aber doch einen Anhalt über die Schnelligkeit der Fahrt, sodaß der Schiffer selbst bei dichtem Nebel, wenn astronomische Beobachtungen unmöglich sind, ziemlich genau bestimmen kann, an welchem Ort er sich befindet. (Fortsetzung folgt.)

*) Eine Seemeile hat 1854 Meter, ist also 1,85 Kilometer lang. Eine deutsche (geographische) Meile, von denen 15 auf einen Grad des Aequators gehen, hat 7420 m, die Seemeile ist also der 4. Theil davon. Die englische Meile hat 1524 m, die englische „Statute mile" oder „British mile" 1609 m.

Digitized by Google

bekam, sechs Monate, ebensoviel gegen den Zugführer Schleuning; je vier Monate gegen die Zugführer Wagner und Brechtel, je fünf Monate gegen den Hilfsschaffner Seng und den Bahnsteigwärter Preß und je drei Monate gegen die Schaffner Renneisen, Bernius und Herrmann. Gegen den Bahnsteigschaffner Horne, der den Hamburgern die Fahrscheinhefte nach Basel besorgte, wurde ein Jahr und drei Monate und gegen den Reichsbahnschaffner Adam Schmidt, mit dem sie die Fahrt nach Basel machten, ein Jahr und sechs Monate Gefängniß beantragt. — Die Vertheidiger beantragten die Freisprechung ihrer Klienten. Wenn etwas vorgekommen sei, so sei es nur eine verstärkte Art der Trinkgeldwirthschaft, und auf Trinkgelder seien die Angestellten der Hessischen Ludwigsbahn angewiesen. Die Angeklagten Seng, Heimlich, Horne, Wagner, Müller und Schmidt wurden als Opfer der Verführung durch die Hamburger agents provocateurs bezeichnet. Die Haltung der Hessischen Ludwigsbahn, die ihre Beamten schlecht bezahle, aber hohe Dividenden gebe und jetzt bei der Verstaatlichung so hohe Ansprüche mache, müsse entschieden gebrandmarkt werden. Die schlechte Bezahlung zwinge diese Leute geradezu, auf unrechte Wege zu gehen.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Das Eisenbahnministerium hat neuerdings eingewilligt, daß zum Besuche der Nürnberger Ausstellung vom 1. Juni ab an jedem 1. und 3. Samstag jeden Monats Rückfahrkarten mit zehntägiger Giltigkeitsdauer zu einfachen Preisen Nürnberg ausgegeben werden. Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gewährt die gleiche Vergünstigung zum Besuche der Berliner Gewerbe-Ausstellung.

— Verminderung des Schreibwerks bei preußischen Behörden. Dem Vernehmen nach sind zur Vereinfachung der Kassengeschäfte und Verminderung des Schreibwerkes bei den kgl. Regierungen neue Vorschriften über die Zahlung und Verrechnung der Gehälter, Pensionen u. s. w. erlassen worden.

Bayern. Truppenbeförderung in Eilzügen. Für ausnahmsweise Benutzung wurden für Militärtransporte folgende mit dritter Wagenklasse ausgestattete Schnellzüge eingeräumt: Schnellzug 17 von München (Zentralbahnhof ab 4,20 N.) nach Probstzella (an 12,21 V.), Schnellzug 18 von Probstzella (ab 2,47 N.) nach München 6 (Zentralbahnhof an 10,45 N.), Schnellzug 82 von Buchloe (ab 4,5 N. nach Pleinfeld (an 7,23 N.), Schnellzug 83 von Pleinfeld (ab 7,43 N.) nach Augsburg (10,11 N.). Die zu befördernden Transporte dürfen jedoch die Stärke von 40 Mann nicht überschreiten und keine Vergrößerung der zulässigen Stärke des Zuges zur Folge haben. Auch muß es sich um Zurücklegung größerer Entfernungen (mindestens 400 Kilometer) handeln oder der Fall gegeben sein, daß nur durch Benutzung eines oder des anderen dieser Schnellzüge wichtige Anschlüsse und damit die Endstation des Transportes innerhalb einer bestimmten Frist noch erreicht wird.

Bahnsteigsperre in Bayern. Mit dem Schnellzug 7 Uhr 29 Min. begab sich am Sonnabend, den 19. dss. eine Generaldirektions-Kommission von München nach Nürnberg und bereiste von dort aus mit Sonderzug die Strecken Nürnberg-Hof, Lichtenfels-Probstzella, Bamberg-Meiningen, Schweinfurt-Gemünden und Würzburg-Weigolshausen wegen Einführung der Bahnsteigsperre.

Vermischtes.

Die Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen blicken in diesem Jahre auf ihr 25jähriges Bestehen zurück. Großartige Aufwendungen sind in diesem Zeitraume von der deutschen Verwaltung zur Hebung des Verkehrs durch Erbauung von Eisenbahnen, Vergrößerung des Straßennetzes, Verbesserung der Kanäle und namentlich auch durch Herstellung neuer Brücken gemacht worden. So wurden schon in den siebenziger Jahren nicht weniger als drei feste und acht Schiffsbrücken über den Rhein neu gebaut, während zu französischer Zeit nur eine einzige feste Brücke (bei Kehl) und drei Schiffbrücken (bei Hünigen, Altbreisach und Kehl) bestanden. Eine weitere feste Brücke, welche dem Personen- und Wagenverkehr zwischen Straßburg und Kehl zu dienen bestimmt ist, ist zur Zeit im Bau begriffen und eine neue Schiffbrücke ist bei Rambsheim geplant. Auf der 60 Kilometer langen Strecke der Mosel gab es bis 1870 nur eine einzige Brücke. Deutscherseits wurde 1879 eine zweite hinzugefügt. Für zwei weitere Brücken sind die Vorarbeiten bereits im Gange; der Kostenaufwand ist auf über 600 000 Mk. veranschlagt. — Auf eine Geschichte der Reichs-Eisenbahnen in dem genannten Zeitraume kommen wir zurück.

—a.—

Die erste elektrische Vollbahn in Deutschland ist am 7. d. Mts. von Meckenbeuren nach Tettnang (Württemberg) dem Betriebe übergeben worden. Das Ergebniß der Abnahmeversuche, denen Herr Direktor Lechner von der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München, der bauleitende Ingenieur Herr Oskar v. Miller, sowie Herr Direktor Huber von der Maschinenfabrik Oerlikon beiwohnten, ist von allgemeinem Interesse. Diese Versuche ergaben, daß im Maximum nicht mehr als 75 Pferdekräfte in der zwei Kilometer entfernten Zentralstation von der Turbinenanlage erzeugt werden müssen, um einen 50 Tonnen schweren Zug, welcher aus einem Personenwagen mit Gepäckraum und zwei vollbeladenen Güterwagen bestand, auf der Maximalsteigung von 20 pro Mille bei einer Kurve von nur 180 Metern Radius mit einer Geschwindigkeit von 10 Kilometern pro Stunde zu befördern. Bei geringeren Steigungen mußten zur Erzeugung einer Zugsgeschwindigkeit von etwa 30 Kilometern pro Stunde nur 45 Pferdestärken von den Turbinen an die elektrischen Maschinen abgegeben werden. Diese günstigen Ergebnisse übersteigen bedeutend die ursprünglich verlangten und gegebenen Garantien, auch lassen die Betriebsergebnisse der vergangenen fünf Monate ersehen, daß für derartige Nebenbahnen der elektrische Betrieb — namentlich mit Hilfe von Wasserkräften und in Kombination von Elektrizitätswerken für Beleuchtung und Kraftabgabe — sehr günstig ist. Sowohl der Personenverkehr als namentlich der Güterverkehr hat sich außerordentlich rasch entwickelt, so daß die zur Verfügung stehende Wasserkraft bereits voll ausgenützt ist und zur Erweiterung des Betriebes eine Akkumulatorenbatterie aufgestellt werden soll.

Berechtigte Klagen über Bahnhof-Automaten wurden in der württembergischen Kammer geführt. Neben der Schädigung der Geschäftsleute wurde namentlich auch die Verlockung der Jugend zur Naschhaftigkeit von mehreren Rednern geltend gemacht. Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht betonte, daß Württemberg erst dem Beispiel Preußens, Sachsens und Bayerns gefolgt sei und daß es sich lediglich um einen Versuch auf drei Jahre handle. Unter Hinweis auf die pekuniären Folgen einer sofortigen Lösung des Vertrages sagte der Ministerpräsident unter dem Beifall des Hauses zu, daß die Verwaltung den beklagten Schäden möglichst entgegenzuwirken suchen werde und daß vor Erneuerung des Vertrages der Kammer das ganze Material vorgelegt werden solle.

Bahnfrevel. Auf dem Bahnhof Ofteringen bei Waldshut wurden vergangene Woche Nachts von frevelhafter Hand sechs Weichen verstellt, um eine Entgleisung des Zuges herbeizuführen. Zum Glück bemerkte man noch rechtzeitig den Bubenstreich. Die Thäter wurden leider nicht entdeckt.

Das vierte Kabel zwischen Deutschland und England. Der telegraphische Verkehr zwischen Deutschland und Großbritannien, welcher im Jahre 1891, als eine dritte dauernde unmittelbare Telegraphenverbindung zwischen beiden Ländern hergestellt wurde, sich auf 1,3 MillionenTelegramme bezifferte, ist seitdem andauernd gestiegen und hat im Jahre 1895 die Höhe von 1,8 Millionen erreicht, also um rund 40 Proz. zugenommen. Versuche, die Leistungsfähigkeit der bisherigen Kabel durch andere Telegraphiemethoden zu steigern, sind nicht gelungen. Da aber eine weitere Steigerung des Verkehrs mit Bestimmtheit zu erwarten ist, so bleibt nur die Vermehrung der Verbindungen übrig. In Uebereinstimmung mit der großbritannischen Regierung ist daher ins Auge gefaßt, ein neues, viertes Kabel mit vier Leitungen zu legen, welches von Borkum ausgehen und bei Bacton (Norfolk) endigen soll. Das Kabel soll eine den technischen Fortschritten entsprechende Konstruktion erhalten. Mit seiner Herstellung soll unverzüglich vorgegangen werden, damit schon während der Sommermonate der erfahrungsmäßig erhöhten Anforderung an den Telegraphendienst genügt und eine Schädigung der Verkehrsinteressen vorgebeugt werden kann. Die auf Deutschland entfallenden Kosten von beinahe 1,3 Millionen Mark sind im Nachtragsetat gefordert.

Interessante Entdeckung. Auf Grund langer Beobachtungen der Töne eines Telephons, das durch eine Telegraphenlinie beeinflußt wird, hat der Hauptmann Bellon ein vollständiges Alphabet für die mit dem Morse'schen Apparat übermittelten Depeschen ausgearbeitet, das ihm gestattet, diese zu verstehen, ohne an den Draht zu rühren. Man begreift, von welch' großer Tragweite diese Erfindung im Kriegsfalle sein kann, da man durch diese die Morse-Depeschen erfährt, ohne daß die verbundenen Stationen auch nur das Geringste von einer Unterbrechung der Linie merken.

Die Hinterbliebenen-Kasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine hat in den 1½ Jahren ihres Bestehens bereits 103 500 Mk. Jahrespensionen versichert und sehr günstige Rechnungsergebnisse erzielt. Der Ueberschuß für 1895 betrug 21 279,06 Mk., das Vereinsvermögen 53 146,68 Mk. Zu Ende des Jahres 1895

Digitized by Google

waren 721 Versicherungen in Kraft. Die Mitglieder vertheilen sich dem Wohnorte nach auf sämmtliche preußische Provinzen und die meisten deutschen Staaten; beinahe $^3/_4$ der Mitglieder haben ihre Ehefrauen versichert, während 17 Proz. auf Töchterversicherungen entfallen. Nähere Auskunft, auch kostenfreie Uebersendung der Drucksachen, erfolgt durch die Direktion der Hinterbliebenen-Kasse, Wilmersdorf-Berlin W.

Briefkasten.

H. in Mainz. Der Vorstand des Hessischen Eisenbahn-Beamtenvereins hat — worüber wir übrigens in nächster Nummer noch ausführlich berichten werden — an das Großherzogl. Hessische Ministerium der Finanzen ein Gesuch um Wahrung der Interessen der Ludwigsbahn-Beamten bei eintretender Verstaatlichung gerichtet. Sie ersehen daraus, daß es nicht an einer Instanz fehlt, bei der Ihre Standesinteressen auf das Fürsorglichste vertreten werden. An den Kollegen selbst liegt es nun, sich engstens aneinander anzuschließen, um sich so den Erfolg von vornherein zu sichern. — **St. in R.** In vorliegender Nummer ist Ihrem Wunsche entsprochen, hoffentlich lassen Sie öfter von sich hören. Besten Gruß! — **M.** und **H. in Dr.** In der Uniformsache liegen uns noch verschiedene Einsendungen vor. Wir kommen darauf bei nächster Gelegenheit zurück. — **F. in Braunschw.** Selbstredend ist das Sonderinteresse stets gern bei der Hand, auch die im allgemeinsten Sinne gethanen Aussprüche aus hohem Munde nur für sich in Anspruch zu nehmen. Man braucht ja nicht so zu thun, als ob neben Einem auch noch Leute wirken, die auf das Wort „Kollege" Anspruch haben. — **A. in B.** „Wer da bauet an der Straßen, muß die Leute reden lassen." — **Sch. in Bromberg.** Die neu zu gründende Sterbekasse wird im Ganzen das bieten, was Sie als das Erstrebenswertheste ansehen. Das Umlageverfahren ist dabei ebenso glücklich vermieden, wie die Leistung der Beiträge auf das Möglichste erleichtert wird. Im Uebrigen Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Alle noch nicht abgesetzten, bei den verehrl. Bezirksvereinen und Vertrauensmännern lagernden Exemplare vom Flügelrad- und Eisenbahn-Kalender für 1896 ersuchen wir höfl., demnächst an uns zurück gelangen lassen zu wollen. Gleichzeitig ersuchen wir um thunlichst baldige Abrechnung und Einsendung der entfallenden Beträge für verkaufte Exemplare, wie der Vierteljahresbeträge für die D. V.-Bl.

Die Herren Einzelbezieher von Kalendern, welche mit ihren Beträgen noch rückständig sind, bitten wir ebenfalls höfl. um baldgefl. Einsendung derselben.

Hochachtungsvoll

Die Geschäftsstelle der V. V.-Bl.

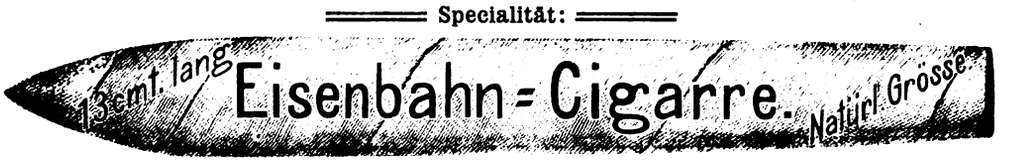
Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Wir empfehlen unser reich assortirtes **Cigarren-** und **Tabak-Lager**

Specialität:



pro Mille Mk. 60,—

Steinert & Pietrowicz

Lieferanten des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Berlin SW., Friedrichstr. 249.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

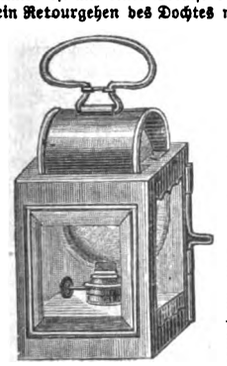
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

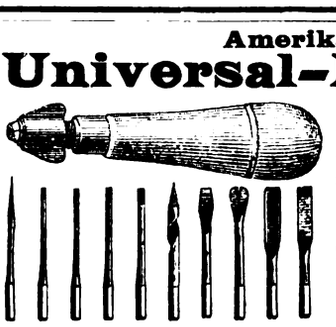
Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen. a Stück Mk. 1.90. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Amerikanisches
Universal-Instrument.



Sinnreiche praktische Einrichtung. Aus bestem amerikanischen Material.

In dem hohlen, abschraubbaren Griffe befinden sich 10, im täglichen Gebrauche nothwendige Werkzeuge wie: Stemmeisen, Nagelzieher, Hohleisen, Bohrer, Schraubenzieher, Ahle und 4 Breitahlen von verschiedener Grösse. Durch eine am unteren Griffende angebrachte Vorrichtung ist jedes Instrument durch eine einfache Umdrehung einsetzbar und nach Gebrauch ebenso schnell lösbar, um mit einem anderen Werkzeug zu wechseln.

Preis 2.75 Mark.

Porto 20 Pf., v. 3 St. an frco. Nachn. 20 Pf. extra (Marken in Zahlung.)

J. Hurwitz, Berlin SW., Kochstr. 19.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. F. Werth, Köln.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg.
Mosel . . von 75 Pfg.
Rothwein von 95 Pfg.
} an per Liter im Faß von 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,** Berlin SW., Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11.

1 fein hohlgeschliffenes Rasirmesser von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 hochf. Taschenmesser m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur M. 1.20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Nur tausender Pfarrer, Lehrer, Beamter.c. über seinen **Holländ. Lob** Tabak hat **B. Becker** in Seesen a. H. Ein 10 Pfd. Beutel fco. acht Mk.

Badischer Uniformrock

bereits getragen, jedoch so gut wie neu, ist wegen Stellungsänderung billigst abzugeb. Mannesgröße 170, Brustumfang 108 cm. Offerten E. R., Leopoldshöhe.

Stations-Assistent II. Kl.

auf Bahnhof Bez. Chemnitz sucht mit einem Kollegen auf größerer Station **zu tauschen.** Gefl. Offerten unter **N. N. 100** in die Expedition dieses Blattes erbeten.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Damenkleiderstoffe.
Jede Art zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

A. Brewig's Cigarrenhaus in Homberg a. Rh.
nahe der Holländischen Grenze,
liefert zu Original-Fabrikpreisen Cigarren in allen Preislagen von 30 bis zu 70 Mark pr. Mille **in bis heute unübertroffenen Qualitäten,** von 400 Stück an franko überallhin gegen Nachnahme. Garantie: Zurücknahme. **Lieferant des Bezirks 107.**

A. Brewig's Gerda-Cigarre zu 38 Mark pro Mille ist das Beste, was ich in dieser Preislage bis heute noch geraucht habe. — Ich erkläre dies auf Wunsch gern und offen.
Wilhelm Auell, Vertrauensmann, Bezirk 107.

Anerkennungsschreiben der übrigen Beamten liegen zahlreich vor.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Allgemeiner Deutscher Versicherungs-Verein
Generaldirektion **Stuttgart** Uhlandstrasse 5.
Juristische Person. | Gegründet 1875. | Staatsoberaufsicht.
Filialdirektionen in
Berlin SW., Anhaltstr. 14. — **Wien,** I. Graben 16.

Der Verein empfiehlt seine in besonders geeigneter Form eingeführte und für technische Beamte und Angestellte hochwichtige
Unfall-Versicherung
mit Entschädigung bis zu Mk. 50,— täglich oder bis zu Mk. 100,000 im Todes- und Invaliditätsfall; ferner die speciell für die niederen Bediensteten der Verkehrs-Anstalten, wie das Zugpersonal, Bahn- und Weichenwärter, Bahnhofportier etc. sich eignende
Sterbekasse,
welche gegen eine mässige Prämie die Auszahlung eines bestimmten Kapitals von 100 — 3000 Mk. für den Todesfall bezweckt.

Die Sterbekasse des Vereins, welche ganz besonders den Verhältnissen der minderbemittelten Klassen, die sich an der eigentlichen Lebens-Versicherung nicht zu beteiligen vermögen, weil sich die Lebens-Versicherungsgesellschaften mit der Versicherung kleiner Kapitalien nicht befassen, Rechnung trägt, zählt zur Zeit ca. 40,000 Mitglieder. Die Reserven betrugen am 1. Januar 1895 Mk. 1343203.

An Dividenden werden in dieser Abtheilung den bezugsberechtigten Mitgliedern seit dem Jahre 1889 jährlich je 20 Prozent gewährt. Am 1. April 1896 bestanden in **sämtlichen Abteilungen** des Vereins 188809 Versicherungen über 1487433 versicherte Personen.

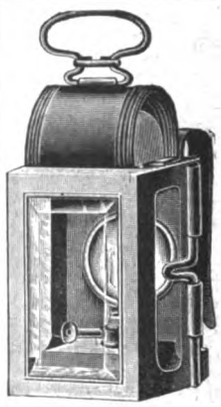
Prospekte und Versicherungsbedingungen werden von der Direktion oder den Vertretern des Vereins gratis abgegeben.

Silberne Remontr-Uhr
19 Mk. **19 Mk.**

Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Weltberühmte **Geraer** *Kleiderstoffe*
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Kautionen
ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontrolleur **Ryssel, Pirna.**

Inhalt: Erinnerungsfeier an die Thätigkeit der Eisenbahnen im Kriege 1870/71. — Eine Reminiscenz an den Frankfurter Schaffner-Prozeß. — Vom Sommer-Fahrplan. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vermischtes. — Briefkasten. — Feuilleton: Das Segelschiff und die hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Zu Nr. 21 Leipzig, den 21. Mai 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Zur gefl. Beachtung!

1. Alle Bekanntmachungen (Einladungen, Ankündigungen usw.), welche noch in der Nummer von derselben Woche Aufnahme finden sollen, müssen bis **Dienstag Vormittag** in unseren Händen sein. Nachrichten über festliche Veranstaltungen, Versammlungen usw. werden bis spätestens **Montag Nachmittag** erbeten und finden nach Maßgabe ihrer Dringlichkeit und des vorhandenen Raumes Aufnahme.

2. Wir machen wiederholt darauf aufmerksam, daß die Ausgabe der „Deutschen Verkehrs-Blätter" stets **Donnerstags** erfolgt, so daß ein jeder Abonnent am Freitag oder Sonnabend in Besitz derselben kommen muß.

3. Wegen noch immer vorkommender Falschleitung durch die Post und dadurch bedingter Verzögerung in der Bestellung sei wiederholt, daß Briefe und sonstige Sendungen an die Redaktion und den Verlag **nach Leipzig, Dörrienstraße Nr. 3,** zu adressiren sind.

Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Wie an anderer Stelle bekannt gegeben wird, hat die General-Versammlung am 10. Mai cr. zu Hannover auch eine einschneidende Aenderung im Vereinsvorstand im Gefolge gehabt. Herr Direktor Schirmer ist von seinem Amte zurückgetreten, weil sich in einigen Fragen grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten, die aber, nachdem der Rücktritt erfolgt ist, für das große Ganze nicht mehr von Belang sind, herausgebildet hatten.

Die Verdienste des Herrn Schirmer um den Verein sind bleibende. In einem Alter und in einer Stellung, wo jeder Andere die beschauliche Ruhe vorziehen würde, hat derselbe seinen außerordentlichen Fleiß und sein Talent mit dem Eifer und der Ausdauer des rüstigen Mannes in den Dienst der Kollegialität gestellt und nach Kräften gesucht, zum Nutzen derselben etwas Dauerndes und Großes zu schaffen. Dafür gebührt ihm der Dank der gesammten Mitgliedschaft.

Als sein Nachfolger wurde, satzungsgemäß durch Ergänzungswahl, Herr Betriebs-Kontroleur von Aschoff in Hannover gewählt. Beim Eintritt in seine Thätigkeit findet derselbe ein großes Arbeitsfeld vor sich, aber bis ins Kleinste geordnet, wird es ihm unter verständnißvoller Mithilfe seiner Herren Vorstands-Kollegen nicht zu schwer werden, das begonnene Werk erfolgreich fortzusetzen.

Von der thatkräftigen Mitwirkung der Herren Bezirksvorstände und Vertrauensmänner wird es im Uebrigen abhängen, in welchem Tempo der Verein seinem großen und schönen Ziele zuzustreben vermag, auf ihre Umsicht bei möglichst selbständiger Auffassung in allen Dingen, die nicht grundsätzlicher Natur sind, kommt es an, ob eine gedeihliche Arbeitstheilung möglich ist. Ganz besonders muß es jetzt, nachdem auch die Sterbekasse ministeriell genehmigt und einstimmig zur Annahme gelangt ist, auf die Pflege der Kollegialität ankommen; alles, was versöhnend und ausgleichend und damit auf die Gesammtheit des Berufslebens hebend und fördernd zu wirken und die das Standesansehen benachtheiligende Zersplitterung und gegenseitige Entfremdung zu beseitigen geeignet erscheint, muß von jedem einzelnen Mitgliede, insbesondere aber von berufenen Vorständen auf das Ernsteste ins Auge gefaßt und mit wahrem, echtem kollegialen Sinn gehegt und gepflegt werden. Wenn es bisher geschienen hat, als strebe die Vereinsleitung nur danach, Versicherungseinrichtungen zu schaffen und aus dem Verein gewissermaßen eine Versicherungsanstalt zu machen, so lag das in der Natur der Sache, denn den verschiedenen Wünschen nach Wohlfahrtseinrichtungen mußte Rechnung getragen werden; und das wird ja auch in Zukunft noch geschehen müssen, nur auf das Wie? kommt es an. Das kollegiale Zusammenwirken er und überall dem Verein den Stempel aufdrücken.

Das Nächstliegende wird die Einberufung einer außerordentlichen General-Versammlung sein, auf welcher nicht allein die Durchführung der Sterbekasse und der mit ihr in Zusammenhang stehenden Einrichtungen, sondern vor Allem ein Stimmrecht — das bisherige kann kaum als solches gelten — zu schaffen und nothwendigerweise auch die Organfrage zweckdienlichst zu erledigen sein wird. Hand in Hand mit der fortschreitenden Neubildung und dem weiteren Ausbau von Bezirksvereinen, die sich am geeignetsten wieder zu Provinzialverbänden zusammenschließen könnten, wird sich eine Organisation herausbilden, die die rechte Arbeitstheilung in idealer wie materieller Hinsicht in sich schließt und wenn auch sich nicht gerade selbst trägt, so doch einem Jeden, namentlich aber der Vereinsleitung die mehr und mehr wachsende Verantwortlichkeit wesentlich erleichtert.

So hoffen wir denn, daß das so schön begonnene Werk unter der neuen Leitung sich rüstig weiter entwickele zum Segen für den Einzelnen wie für die Gesammtheit. -r—.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen. Bezirk Dresden.

Am 4. ds. Mts. beging der Vorsitzende des Bezirksvereins Dresden, Herr Eisenbahnsekretär Friedrich, das silberne Ehejubiläum. Sein Wunsch, diesen Ehrentag im Kreise der Familie still und zurückgezogen zu verleben, sollte zur Genugthuung für seine Freunde nicht in Erfüllung gehen. Schon in früher Morgenstunde begrüßte der Eisenbahnbeamten-Gesangverein das Jubelpaar durch Festgesänge, und bald darauf pilgerten Gratulanten in bunter Reihe nach der sonst so stillen Wohnung. Den Vertretern seiner Mitbeamten und Untergebenen folgte u. A. auch eine Abordnung des Beamten-Vereins Bezirk Dresden, welche durch Herrn Bez.-Telegr.-Inspektor Stiehler geführt wurde und unter Darbringung herzlicher Glückwünsche ein sichtbares Zeichen der Dankbarkeit und Verehrung des Vereins überreichte. — Möge dem Jubelpaare die körperliche und geistige Frische, deren es sich erfreut, wie nicht minder auch dem Bezirksvereine Dresden sein treubewährter und verehrter Vorsitzender noch recht lange erhalten bleiben.

Ortsgruppe Lugau.

Am 10. Mai d. J. hielt unsere Ortsgruppe im festlich geschmückten Saale des Waldschlößchens am Höhlteich ein in Konzert und Tanz bestehendes Vergnügen ab, welches als ein in allen seinen Theilen vollständig gelungenes bezeichnet werden darf. Nach kurzer Begrüßungsrede des Obmannes der Ortsgruppe, Herrn Bahnh.-Insp. Lautenbach-Lugau, die in einem Hoch auf unsern allverehrten Landesvater ausklang, entledigte sich die Stollberger Stadtkapelle der Konzertvorträge in anerkennenswerther Weise. Herr Bahnh.-Inspektor Wiesemann-Wüstenbrand, welcher durch seine Anwesenheit die Ortsgruppe beehrte, gab in kurzen Worten eine Uebersicht über den gegenwärtigen Stand des Gesammt-Vereins und schloß mit einem Hoch auf unsere Ortsgruppe. Das Tanzkränzchen fand lebhafteste Betheiligung, und da auch der rührige Wirth des Waldschlößchens für das leibliche Wohl der

Digitized by Google

Anwesenden genügend sorgte, so war es begreiflich, daß während des ganzen Abends eine gute Stimmung herrschte und alles in schönster Harmonie verlief. Der Ortsgruppe Lugau aber nebst ihrem Obmann, welch Letzterer es verstanden hat, die seither etwas brach gelegene Ortsgruppe zum frischen Blühen zu bringen, ein herzliches „Bahn frei!“ Möge die Ortsgruppe Lugau weiter gedeihen zu Nutz und Frommen ihrer Mitglieder! Lg.

Ortsgruppe Hof.

Am 22. April d. J. veranstaltete unsere junge Ortsgruppe in den festlich geschmückten Räumen der „Löwengrube“ zu Ehren des Geburtsfestes Sr. Majestät Königs Albert von Sachsen eine Vorfeier, verbunden mit einer aus musikalischen und deklamatorischen Vorträgen bestehenden Abendunterhaltung. Herr Bahnhofs-Inspektor Papsdorf hielt die Festrede, welche mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät schloß. Hierauf begrüßte unser rühriger und thätiger Obmann, Herr Assistent Ullrich, die Gäste, und dankte für das zahlreiche Erscheinen. Gute Konzertmusik wechselte mit verschiedenen wohlgelungenen sonstigen Vorträgen in trefflicher Weise, und die Zuhörerschaft ward nicht müde, den Vortragenden Beifall zu spenden. Hervorzuheben waren u. A. die Deklamationsvorträge des Herrn Exped.-H.-A. Belger, ferner das mit humorvoller Würze ausgestattete, unter Leitung unseres erprobten Gesangs-Dirigenten Herrn Assistent Beierlein aufgeführte Beixner'sche Thierquartett, das wahre Beifallssalven hervorrief. Anzuerkennen waren auch die unter seiner Leitung aufgeführten zwei Chorgesänge: „Schäfers Sonntagslied“ und die „Freude.“ Auch ein von Herrn Assistent Gensch gesungenes Bariton-Solo aus der Oper „Der Waffenschmied“ fand allgemein guten Anklang. Den Aufführungen folgte das gewohnte solenne Tänzchen, dessen Beginn natürlich die junge Welt und insbesondere der reich vertretene Damenflor mit Ungeduld entgegensahen. Hoffen wir bald wieder ein so schönes Fest in unserem Kreise feiern zu können. Wir freuen uns, endlich einmal in hiesige Verhältnisse ein frohes kollegiales Leben hineingebracht zu haben. Allerdings war die Zeit der Gründung eine harte Geduldsprobe und es mußte mit Hingebung und Aufopferung gearbeitet werden, ehe wir den Gedanken — welcher früher nur als ein frommer Wunsch galt — zur Durchführung bringen konnten. Eine stattliche Anzahl von Mitgliedern vermag die Ortsgruppe bereits aufzuweisen, und so hoffen wir, daß dieselbe auf diesem Wege so weitergedeiht, zur Freude unseres sächsischen Beamtenkörpers.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Tübingen.

Am Sonntag, den 26. April, wurde in Reutlingen die diesjährige Bezirks-Hauptversammlung abgehalten. Dieselbe war gut besucht und verlief in recht befriedigender Weise und in schönster Harmonie. — Den Vorsitz führte das Ausschußmitglied, Güterverwalter Stichling in Reutlingen an Stelle des leider seit längerer Zeit erkrankten Vorsitzenden, Herrn Bahnhofsverwalter Miller in Hechingen.

Aus dem Jahresbericht ist zu entnehmen, daß im verflossenen Jahre die Vereinsthätigkeit insofern recht geordnet war, als finanziell ein günstiges Ergebniß erzielt wurde. Als weniger günstig ist die Thätigkeit in geselliger Beziehung zu bezeichnen. Diese ist ja einer der wichtigsten Faktoren im Vereinsleben und ist mit prompter Führung der finanziellen Angelegenheiten von größter Bedeutung. Daß wir nur 3 Versammlungen im Vorjahre abhalten konnten, hat neben persönlicher Verhinderung des Vorsitzenden seinen Grund auch in sehr starker dienstlicher Inanspruchnahme vieler Mitglieder.

Nach Entlastung des Rechners und nachdem diesem, sowie dem Vorsitzenden, dem Schriftführer und den Obmännern der gebührende Dank der Versammlung ausgesprochen war, wurde zu den Neuwahlen geschritten. — Vorsitz, Rechnungs- und Schriftführung bleiben in den bewährten Händen der bisherigen Mitglieder: Bahnhofsverwalter Miller in Hechingen, Eisenbahn-Assistent Fischer in Reutlingen und Expedient Ruhr in Hechingen, was allgemeine Befriedigung hervorrief. Als weitere Ausschußmitglieder wurden gewählt: die Herren Postmeister Müller in Tübingen, Eisenbahn-Sekretär Schirmer daselbst, Güterverwalter Stichling in Reutlingen und Bahnhofsverwalter Mönch in Rottenburg. Weiter kamen zur Wahl als Abgeordnete zur Landesversammlung, Güterverwalter Stichling in Reutlingen und Stations-Vorsteher Kettenmann in Kirchentellinsfurth; als Rechnungsrevisor Stat.-Vorsteher Zimmermann in Hanau.

Beschlossen wurde, aus dem Cigarrenerlös der Ortsgruppe Reutlingen den Betrag von 10 Mk. an die Landeskasse abzuführen. Ferner wurde beschlossen, daß heuer ein Frühjahrs-Familienausflug nach Strach und an den Wasserfall ausgeführt werden soll, wobei das anwesende Stracher Mitglied, Herr Gseller die Führung zu übernehmen erklärte. Durch Darbietung unterhaltender Vorträge soll das Gelingen des Ausfluges in jeder Beziehung gefördert un gesichert werden.

Das Mitglied Röhr war „wegen Verlobens“ abwesend, was als triftiger Entschuldigungsgrund angenommen wurde, da er sich nach landläufigem Gebrauch nicht wohl verloben könne, ohne selbst dabei zu sein. Die Versammlung sandte ihm nebst Frl. Braut ein „tief empfundenes“ Glückwunschtelegramm, wobei auch seiner Ernennung zum Schriftführer gedacht wurde, welches geschäftsreiche Amt er sicherem Vernehmen nach eigentlich gar nicht mehr übernehmen wollte.

Nach Uebergang „zum gemüthlichen Theil“ gaben mehrere ältere Mitglieder verschiedene heitere Vorkommnisse aus den früheren Zeiten des Eisenbahnlebens zum Besten, welche das „Sonst und Jetzt“ aus demselben beleuchteten und Vielen zur Ergötzung dienen würden, so diese Schnurren in der Zeitung zu lesen wären. Dies wurde angeregt, und hoffentlich werden die Herren aus ihren mancherlei Erlebnissen Einiges herausgreifen und nach Leipzig einsenden! So verlief der Mittag aufs Schönste. Die Reutlinger hatten eine Kiste Vereinscigarren gespendet und wurde diesmal gegen die Vorschrift betr. „das Verbot über die Entwickelung starken Rauches auf den Stationen“ mächtig gesündigt. Nachdem noch ein kleiner Rundgang durch Reutlingen unternommen war, wobei die dortigen Amtsbrüder die interessanten restlichen Bauwerke der alten Reichsstadt vorführten, trennte man sich nach einer letzten „Thräne“ im Hotel Kronprinz, neu gestärkt zur Heimfahrt und im Bewußtsein, einen schönen Nachmittag verlebt zu haben.

Möge das neu begonnene Vereinsjahr uns manche schönen Versammlungen bringen und uns sowohl in Bezug auf unsere Bestrebungen, als auch in dienstlicher Beziehung von Nutzen sein! l.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Offenburg.

Die diesjährige VI. ordentliche Hauptversammlung, die mit 45 von 121 Stimmen vertreten war, fand hier am 19. April statt. Nach Eröffnung der Versammlung und Verlesung des Jahresberichts pro 1895 wurde eine Uebersicht der Finanzlage des Vereins bekannt gegeben. Hiernach betragen die Einnahmen . . Mk. 1209,48
„ Ausgaben . . . „ 1171,76
Daher Kassenrest Mk. 37,72.

Das reine Vermögen beträgt:

a) Kassenrest	Mk.	37,72
b) Grundstockkapital	„	329,50
c) Werth der Bibliothek . . .	„	650,—
d) Werth des Inventars . . .	„	60,—
	Mk.	1077,22.

Nach vorausgegangenen Erläuterungen wurde der Voranschlag pro 1896 wie folgt genehmigt: Einnahme Mk. 700,—,
Ausgabe „ 700,—.

Der Mitgliederstand betrug am Schluß des Jahres 1895: 104
Neuzugang 28
Aus anderen Bezirken überwiesen 32
zusammen 164

Abgang: Ausgetreten und zum Militär 6
In andere Bezirke überwiesen 36
Gestorben 1 43
Stand am 31. März 1896: 121

Der Verein hat somit einen Zuwachs von 17 Mitgliedern zu verzeichnen.

Zu Ehren des verstorbenen Mitgliedes Herrn Bahnverwalter Könninger erhebt sich die Versammlung von den Sitzen.

Nunmehr wurden verschiedene Vereinsangelegenheiten besprochen:

1. Die Gewährung eines Zuschusses an den Bezirksverein Konstanz.
2. Von dem bei neu eintretenden Mitgliedern zur Erhebung kommenden Eintrittsgeld von 2 Mark soll eine Mark als Beitrag zur Rechtsschutzabtheilung und eine Mark wie bisher als Aufnahmegeld an den Hauptvorstand abgeliefert werden, so daß also von den Neueintretenden ein besonderer Betrag für die Rechtsschutzabtheilung nicht erhoben wird und dem Bezirksvereine von dem Aufnahmegeld daher nichts mehr verbleibt.
3. Einige über die Uniformfrage zur Sprache gebrachte Punkte wurden dem Hauptvorstand mitgetheilt.
4. Weiter kam die Frage bezüglich der Abänderung der Strafbestimmungen bei Eisenbahnunfällen (Festungshaft statt Gefängniß) zur Besprechung und
5. wurde beschlossen, während des Sommers zwei Vereinsausflüge zu veranstalten und zwar den ersten am 31. Mai nach Wolfach, wozu auch die Herren Kollegen der Württemberg. und Elsaß-Lothr. Bahn eingeladen werden sollen. Ueber den zweiten Ausflug wird später berathen. — Außerdem wurde ein Vergnügungs-Ausschuß gebildet, der im Benehmen mit dem 1. Vorsitzenden Maßnahmen zu treffen hat über Hebung des geselligen Lebens im Verein ꝛc.

Hiermit war die Tagesordnung erschöpft und die Versammlung wurde durch den 1. Vorsitzenden mit dem Wunsche auf ferneres Blühen, Wachsen und Gedeihen des Vereins geschlossen. — Der Rest des Tages wurde gemüthlicher Unterhaltung, verbunden mit einem Ausfluge nach Ortenberg, gewidmet.

Digitized by Google

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

An die Vereine des Verbandes.

Im Interesse unseres Vereins sowohl, als auch in meinem eigenen Interesse habe ich es für zweckdienlich erachtet, trotz meiner fast einstimmigen Wiederwahl von dem Amt des Vereins-Direktors zurückzutreten. Ungeachtet dessen bleibe ich dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein mit meinen Gesinnungen stets zugethan. Allen Vereinsgenossen im Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine sende ich hiermit meine herzlichsten Abschiedsgrüße mit der Bitte, ein freundliches Angedenken bewahren zu wollen

Ihrem sehr ergebenen

Hannover, den 17. Mai 1896. **Ch. Schirmer.**

Rundschreiben.

Hannover, den 14. Mai 1896.

An sämmtliche Bezirks-Vorstände u. Vertrauensmänner des Vereins!

Durch Gegenwärtiges theilen wir Ihnen zur gefälligen Kundgabe an die Vereinsmitglieder ergebenst mit, daß der bisherige Vereins-Direktor, Herr Schirmer, leider die in der Generalversammlung vom 10. d. Mts. auf ihn gefallene Wiederwahl, nachdem er zuvor gebeten hatte, ihn aus Rücksicht auf seine geschwächte Gesundheit nicht wieder zu wählen, dann aber die Wahl unter Vorbehalt annahm, nachträglich durch Schreiben vom 11. d. Mts. unter entsprechender Begründung abgelehnt hat.

In der am heutigen Tage abgehaltenen erweiterten Verwaltungssitzung konnten die Unterzeichneten zu ihrem Bedauern nicht umhin, die Rücktrittserklärung unter Berücksichtigung des § 9 Abs. 4 und 5 der Rechtshilfs-Abtheilung anzunehmen.

Auf Grund des § 8 Abs. 1, letzter Satz, der gleichen Abtheilung wurde unser Vereinsmitglied, Herr Betriebs-Kontroleur v. Aschoff hierselbst, zum Vereins-Direktor erwählt.

Im Anschluß hieran ersuchen wir, sämmtlichen Schriftwechsel und alle Geldsendungen bis auf weitere Bekanntgabe an das neue Vereinsbureau, Kesselstraße 3 II, hier, senden zu wollen.

Wir nehmen hierbei Veranlassung, unserem bisherigen Herrn Direktor für seine dem Vereine dargebrachten Opfer und in Anerkennung seiner wirklich großen Leistungen, die unsere Vereinigung in erster Linie auf die jetzige Höhe brachten, im Namen der Vereinsmitglieder unseren aufrichtigen Dank auszusprechen.

Hinzufügen wollen wir noch, daß wir bemüht sein werden, die Vereinsgeschäfte nach den bisherigen Grundsätzen in den gewohnten Bahnen weiterzuführen. Wir bitten jedoch in nächster Zeit etwas Rücksicht walten zu lassen, da unter den obwaltenden Verhältnissen die Geschäftsführung naturgemäß eine schwierigere sein wird.

Mit kollegialem Gruß,

Hochachtungsvoll

Die Vereins-Verwaltung.

Lindner, Stellv. Direktor. Fleckner, Schriftführer. Schwitzky, Buchhalter. Surkemper, Hauptkassirer.

Pieper, Stellv. Schriftführer. Haase, Stellv. Buchhalter.

Die Rechnungs-Prüfungs-Kommission.

Hille. Schmiesing. Kastorf.

Die Unfall-Untersuchungs-Kommission.

M. Meyer. Clemenz I. Eggers. Steiner.

Der Unterzeichnete ist bereit, die auf ihn gefallene Wahl zum Vereins-Direktor zu übernehmen und verpflichtet sich, diese Stelle nach bestem Wissen und Gewissen und zum Wohle des Vereins zu verwalten.

Hannover, den 16. Mai 1896. v. Aschoff, Betriebs-Kontroleur z. D.

Nachtrag zu dem Statut des Ortsbezirks 20 (Wittenberg).

In Verbindung mit § 2 der Bezirksstatuten kommt ab 1. April 1896 nachfolgende Wohlfahrtseinrichtung zur Einführung.

§ 1. Es ist beschlossen worden, den Mitgliedern des hiesigen Bezirksvereins den Bezug von Arzeneien aus der hiesigen Löwenapotheke zu wohlfeilen Preisen zu ermöglichen, aus welchem Grunde ein Vertrag mit Herrn Fröhling, Besitzer der genannten Apotheke, ab 1. April 1896 giltig, abgeschlossen wird. Nach diesem Vertrage, welcher absichtlich in den Bezirksakten einverleibt ist, gewährt Herr Fröhling versuchsweise einen Rabatt von 10 Proz.

§ 2. Jedes Mitglied des Bezirksvereins kann von der Einrichtung Gebrauch machen. Andere Beamte, welche den Rabatt ebenfalls genießen wollen, müssen erst ihre Mitgliedschaft durch Unterschrift rechtzeitig beim Verein anmelden, wodurch sie auch die Rechte an den Verein erwerben und auch die Pflichten dem Verein gegenüber zu erfüllen haben.

§ 3. Zur Bestreitung der Druckkosten 2c. sowie zur Erreichung eines geringen Kassenbestandes ist ein einmaliger Beitrag von 50 Pfg. zu entrichten.

§ 4. Bei Entnahme der Arzeneien und Verbandssachen, nicht auch etwa Stärkungsmittel und Weine, hat das Mitglied die abgestempelte Mitgliedskarte dem Apothekenbesitzer vorzuzeigen, resp. vorzeigen zu lassen, worauf die Medicin ohne sofortige Baarzahlung verabfolgt wird. Die Mitgliedskarte ist daher sorgsam von jedem Mitgliede aufzubewahren.

§ 5. Die Abrechnung mit Herrn Fröhling seitens der Bezirkskasse erfolgt vierteljährlich und zwar in folgender Weise: Nachdem zu dem bestimmten Termin die Rechnung für die von den Mitgliedern entnommenen Arzeneien insgesammt von der Bezirkskasse gezahlt ist, ist jeder Arzeneientnehmer innerhalb 14 Tagen verpflichtet, sein Konto unter Abzug des ihm zu gute kommenden Rabattes von 10 Proz. beim Kassirer zu begleichen.

§ 6. Sollten die Ausgaben im Bezirksverein durch Sterbefälle u. s. w. sich so hoch beziffern, daß zu befürchten steht, daß die etwa fällige Arzenei-Rechnung nicht aus dem vorhandenen Kassenbestande beglichen werden kann, so ist nach § 4 der Bezirksstatuten die Kasse zeitweise befugt, einige Monate hindurch die Beiträge zur Bezirkskasse zu erhöhen.

§ 7. Bei Versetzungen ist das betreffende Mitglied verpflichtet, rechtzeitig über seine etwaige Schuld über entnommene Arzeneien dem Kassirer Mittheilung zu machen, damit das bezügliche Konto vor angetretener Versetzung beglichen werden kann.

§ 8. Sollte wider Erwarten eine Auflösung des Bezirksvereins eintreten, so ist dem Herrn Apothekenbesitzer rechtzeitig von der Lösung des Vertrages Kenntniß zu geben, damit die Frist bis zur Gewährung des Rabattes und die Begleichung der Rechnungen gesetzt werden kann.

§ 9. Der Vorstand hat die Verpflichtung, eine Liste der angemeldeten Mitglieder dem Herrn Apothekenbesitzer zur Kontrole zu übergeben und bezügliche Veränderungen des Mitgliederbestandes rechtzeitig anzumelden.

§ 10. Nachtragsbestimmungen werden vorbehalten, 1 Nachtragsstatut wird jedem Mitgliede ausgehändigt.

Wittenberg, den 22. März 1896.

Der Bezirks-Vorstand.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Heidelberg.

Infolge Versetzung des 1. Vorsitzenden, Herrn Expeditions-Assistenten Zeise, nach Karlsruhe ist eine Neuwahl an dessen Stelle erforderlich und wird zu diesem Zwecke eine **außerordentliche Hauptversammlung** auf Dienstag, den 26. l. M., 1/2 9 Uhr Abends ins Vereinslokal einberufen.

Im Weiteren wird bekannt gegeben, daß mit gegenwärtiger Vereinszeitung 1 Exemplar des neuen Katalogs der Bibliothek für jedes Mitglied zur Vertheilung gelangt.

Den verehrlichen Mitgliedern des Bezirksvereins Heidelberg, von welchen ich anläßlich meiner Versetzung nach Karlsruhe mich nicht persönlich verabschieden konnte, rufe ich hiermit ein „herzliches Lebewohl" zu. Zeise, I. Vorsitzender.

Bezirksverein Offenburg.

Am Sonntag, den 31. Mai findet ein **Vereins-Ausflug** nach Wolfach statt. Abfahrt in Offenburg 10 Uhr 10 Min. Vormittags. Ab Hausach Fußtour durch den Wald (1 1/4 Stunde) nach Wolfach. Einkehr im Badhotel, zum Mittagessen. Anschließend hieran gesellige Unterhaltung. Rückreise beliebig: 5 Uhr 59 oder 8 Uhr 40 Abends. — Die Herren Vereinsmitglieder des hiesigen Bezirks und der Nachbarbezirke, sowie die Württemberger und Elsässer Herren Vereinskollegen mit ihren Angehörigen werden zu diesem Ausfluge hiermit freundlichst eingeladen. **Der Bezirksvorstand.**

Bezirksverein Waldshut.

Bei der am 19. April l. J. stattgehabten ordentlichen Hauptversammlung wurden folgende Herren in den Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender Herr Expeditions-Assistent Amberg,
2. „ „ Betriebs-Assistent Baier,
Stellvertreter „ Telegraphenmeister Eck,
Schriftführer „ Expeditions-Assistent Thoma,
Stellvertreter „ Betriebs-Assistent Knecht,
Rechner „ Expeditions-Assistent Schupp,
Stellvertreter „ „ „ Lindenlaub,
Rechnungsrevisoren: Herr Stationsverwalter Schwab-Erzingen,
„ „ Schmidt-Albbruck.

Abgeordnete zur Landesversammlung:
Herr Betriebs-Assistent Knecht-Waldshut,
„ Stationsverwalter Schwab-Erzingen,
„ Expeditions-Assistent Hauß-Albbruck.

Stellvertreter der Abgeordneten:
Herr Expeditions-Assistent Thoma-Waldshut,
„ Stationsvorsteher Steuer-Neunkirch,
„ „ Maurer-Kleinlaufenburg.

Digitized by Google

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria“ } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph“ }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00–3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Citio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Garantirt
1893er reinen
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.
Rheinwein.

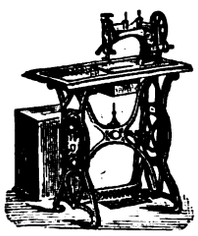
Kautionen

für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie Darlehne auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25I.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber f. sten Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“** mit 50 Mk.
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“** mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Fabrikation. **Export.**

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,

bewährtes Versandhaus,

empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleischextracte } von Liebig, „ Kemmerich,
Fleischpeptone } „ Denayer, „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin
Lysol, Desinfektionspulver
Mottenschützer u. Luftreinig.
Naphtalin, Insectenpulver
Gesundheitsbinden
Verbandmittel
Windeleinlagen
etc. etc.

Eau de Cologne und Betol, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtödtendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentlia
Crême-Grohlich, -Iris, -Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl,
Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und Cigarretten.

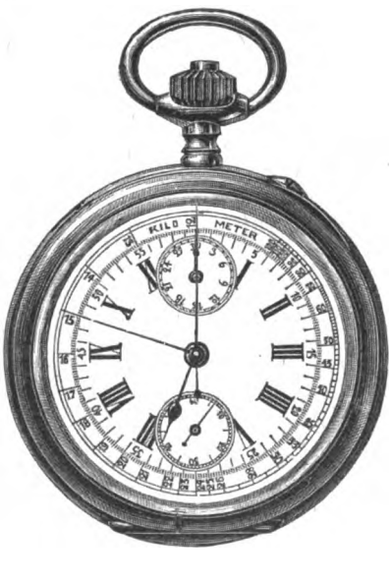
Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten

---

Kautionen u. Kautionsdarlehne

direkt und schleunigst unter coulantesten Bedingungen.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französischestr. 24.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia“**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!**
Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V., Förster- „ „ „
„ „ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Nr. 22. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 28. Mai 1896. München.

Zur Frage der Kautions- und Darlehnsbewilligung.*)

Im Geschäftsberichte für das Jahr 1895 berichtet die Vereinsverwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover, daß sie mit der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft ein Abkommen getroffen habe, weil ein Institut, das von sämmtlichen Verbandsvereinen getragen werde, nicht zu Stande gekommen sei und sie etwas für ihre Mitglieder habe thun wollen. Ut desint vires, tamen est laudanda voluntas. Ich hätte etwas mehr gewünscht; denn die Erleichterungen, die man der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft „abgehandelt", sind doch gar zu leicht, in Zahlen ausgedrückt 4,50 Mk. bei 900 Mk. Was will das für einen in Noth befindlichen Kollegen sagen! In Noth muß sich aber schon Derjenige befinden, der 6½ Proz. Zinsen bezahlt. An hohen Interessen scheint die Vereinsverwaltung in dieser Hinsicht keinen Anstoß zu nehmen, berechnet sie doch selbst bei Darlehen 6 Proz. gegen sichere Bürgschaft. Was nun aber die gerühmte Billigkeit anbelangt — die Coulanz vermag ich nicht zu beurtheilen — so wird die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft bei weitem von dem Preußischen Beamten-Verein übertroffen, dessen Annoncen in unseren Verkehrsblättern xmal neben denen der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft gestanden haben und dessen Empfehlung ich erwartete, weil ich den Abschluß einer Lebensversicherung für einen Vater, der mit Glücksgütern nicht gesegnet ist, für besser halte als Spar-, Sterbe-, Hinterbliebenen-, Pensions-Zuschuß- und Unfall-Kassen; denn die eingezahlten Prämien sind Ersparungen, die einem gewissen Zwange unterliegen, die bei unerwartet frühem Tode — gleichviel ob durch Unfall oder nicht — die Wittwen- und Waisengelder bedeutend aufbessern, dem Versicherten eventl. im Alter selbst noch zu Gute kommen oder für seine Kinder verwendet werden können.

Es kann meine Aufgabe nicht sein, das Institut ausfindig zu machen, welches am billigsten arbeitet; ich erhebe daher nicht den Anspruch, daß die nachstehenden Zahlen von keiner anderen Gesellschaft unterboten werden, im Gegentheil ich möchte alle, denen diese Zeilen zu Gesicht kommen, bitten, die Institute namhaft zu machen, die billiger arbeiten, damit die Vereinskollegen Gelegenheit haben, sich das billigste und coulanteste auszuwählen.

Wenn ich durch die folgenden Zahlen zu beweisen versuche, daß meine Behauptung richtig ist, so muß ich dabei bemerken, daß 10jährige Amortisation nicht in Frage kommen kann, da sie durch Gehaltsabzüge abzüglich der Zinsen auf jeden Fall unterboten wird. Wenn nämlich sofort 3½ proz. Papiere angekauft werden, wenn 150 Mk. angesammelt sind, so bezahlt ein Beamter im Ganzen 900 Mk. weniger 120,75 Mk. Zinsen, gleich 779,25 Mk. und außerdem noch die Coursdifferenz, die auf 5 pro Hundert angenommen werden soll, also Summa Summarum 824,25 Mk. für 900 Mk. Kaution innerhalb 10 Jahren. Bei dem Preuß. Beamten-Verein sind für dieselbe Summe in der gleichen Zeit ca. 910 Mk. zu bezahlen, allerdings erhält der Beamte am Schluß 190 Mk. baar außer dem Kautionsschein. Doch zur Sache!

Bei 15jähriger ratenweiser Tilgung sind für 900 Mk. Kaution, die sofort hinterlegt werden, von einem 40jährigen Beamten die aus umstehender Tabelle ersichtlichen Sätze zu zahlen.

Es ist wohl bekannt, daß die Lebensversicherungs-Prämien mit dem Lebensalter steigen; jüngere Beamte haben daher weniger zu zahlen. So ist von einem 35jährigen Beamten unter sonst gleichen Verhältnissen nur 642 Mk. Prämie, also im Ganzen 956,50 Mk. zu entrichten. Bei 20jähriger Amortisation erhebt die erste Berliner Kautionsgesellschaft 998,20 Mk., der Preuß. Beamten-Verein 924,85 Mk., und dafür hat, was immer betont werden muß, der Kautionsnehmer nur 900 Mk. 3 proz. Papiere, während er beim Preuß. Beamten-Verein 3½ proz. Papiere zu einem 5 Proz. höheren Courswerth und noch 190 Mk. baar erhält. Würde man diesen Baarbetrag abrechnen von der Summe, welche insgesammt zu begleichen ist, so ergiebt sich eine Summe (734,85 Mk.), welche noch um ca. 90 Mk. niedriger ist, als

*) Wenngleich vorliegender Artikel theilweise Interna eines Einzelvereins behandelt, so haben wir doch nicht Umgang genommen, ihn, wenn auch ohne uns in allen Theilen damit einverstanden zu erklären, an leitende Stelle zu setzen, weil er in der Hauptsache einen Gegenstand behandelt, der für die gesammte Eisenb.-Beamtenschaft von Interesse und sowohl im Verbande, als auch bei anderen Einzelvereinen bereits wiederholt behandelt worden ist. Es wäre dringend zu wünschen, daß sich recht rege Betheiligung an der weiteren Erörterung über die Kautions- und Darlehnskassenfrage vernehmbar mache, damit auf dem nächsten Verbandstage dem Ziele schon recht nahe gerückt oder eine endgültige Einrichtung beschlossen werden kann. Außer in dem Deutschen Eisenbahn-Beamtenverein hat man sich vornehmlich im Sächsischen Landesverein eingehend mit der Kautionssache befaßt und ist hier unseres Wissens auch bereits zu einer Klärung der Ansichten gelangt.
D. Schriftl.

Digitized by Google

Es sind bei 15jähriger ratenweiser Tilgung für 900 Mk. Kaution, die sofort hinterlegt werden, von einem 40jährigen Beamten zu zahlen:

bei der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft

1. 1 % Abschluß-Provision (einmal);
2. 3½ % jährliche Zinsen (6½—3 %) für die noch nicht amortisirte Summe;
3. die Amortisationsrate (also 60 Mk.) abzüglich 3 % Zinsen für die getilgte Summe;
4. die Coursdifferenz bei der letzten Rate;
5. die Unkosten.

Nach Jahren	3½ % Zinsen	Amortisations-Raten, abzüglich der 3 % für die getilgte Summe	Einmalige Zahlung (lfd. N. 1 u. 4 u. 5)	Summa
			Mk.	
0	31,50	60,00	9 + ca. 5	105,50
1	29,40	58,20		87,60
2	27,30	56,40		83,70
3	25,20	54,60		79,80
4	23,10	52,80		75,90
5	21,00	51,00		72,00
6	18,90	49,20		68,10
7	16,80	47,40		64,20
8	14,70	45,60		60,30
9	12,60	43,80		56,40
10	10,50	42,00		52,50
11	8,40	40,20		48,60
12	6,30	38,40		44,70
13	4,20	36,60		40,80
14	2,10	34,80	1,00	37,90
Summa	252,00	711,00	15,00	978,00

Dafür hat der Beamte 900 Mk. 3 % Papiere zu einem Courswerth von ca. 900 Mk.

beim Preußischen Beamten-Verein in Hannover

1. 3 % Risiko-Prämie (einmal);
2. 5 % jährliche Zinsen für die nicht abgetragene hinterlegte Kautionssumme abzüglich 3½ % für 900 Mk. (= 31,50 Mk.);
3. die Prämie für eine Lebensversicherung über 1000 Mk. abzüglich einer Dividende von 4½ % der Prämien-Reserve, nach Tarif III fällig beim Tode oder nach 15 Jahren;
4. die Coursdifferenz bei der ersten Zahlung;
5. Arzthonorar für die Untersuchung und die Stempelgebühr für die Police;
6. ¹/₁₀ der Kautionssumme ratenweise nach Uebereinkunft.

Nach Jahren	5 % Zinsen abzüglich 31,50 Mark	Lebens-Versicherungs-Prämie abzüglich der Dividende	Einmalige Zahlung (lfd. N. 1, 4, 5 u. 6)	Summa
			Mk.	
0	13,50	63,10	27+45+13+90	251,60
1	9,—	60,92		69,92
2	9,—	58,64		67,64
3	9,—	56,27		65,27
4	9,—	53,81		62,81
5	9,—	51,24		60,24
6	9,—	48,58		57,58
7	9,—	45,80		54,80
8	9,—	42,90		51,90
9	9,—	39,86		48,86
10	9,—	36,69		45,69
11	9,—	33,30		42,30
12	9,—	29,85		38,85
13	9,—	26,15		35,15
14	9,—	22,24		31,24
Summa	139,50	669,35	175,00	983,85

Dafür hat der Beamte 190 Mk. baar und 900 Mk. 3½ % Papiere mit einem Courswerth von ca. 945 Mk.

die Gesammtleistung, welche durch Gehaltsabzüge gemacht wird (824,25 Mk.). Dazu kommt die Gewißheit, daß bei unerwartetem Todesfall — gleichviel ob durch Unfall oder Krankheit — die Hinterbliebenen 1000 + 90 + 45 = 1135 Mk. ausgezahlt bekommen. Schließlich muß noch bemerkt werden, daß bei der Wahl anderer Arten von Lebensversicherung, bei welchen erst beim Tode des Versicherten die Hinterbliebenen in den Besitz der versicherten Summe gelangen, die Prämien erheblich niedriger sind.

Es ist aus dieser Zusammenstellung ersichtlich, daß die erstmaligen Zahlungen beim Preuß. Beamten-Verein verhältnißmäßig sehr hoch sind; selbst wenn die 90 Mk. (¹/₁₀ der Versicherungssumme, lfd. Nr. 6) nicht bei der ersten Zahlung, sondern (ratenweis oder auf einmal) in späteren Jahren entrichtet werden, bleibt die erste Zahlung noch sehr hoch, abgesehen davon, daß sich durch den Zinsverlust für diese 90 Mk. die Gesammtsumme etwas erhöht. Hier hätte daher die Vereinshilfe einsetzen müssen. Aber auch ohne diese Hilfe wird der Beamte fertig, der schon durch Gehaltsabzüge ein kleines Kautionsguthaben angesammelt hat (was sehr häufig der Fall sein wird), weil er die erst- resp. einmalige Zahlung damit bestreiten kann.

Eine Bedingung ist bei diesen Berechnungen vorausgesetzt, die zwar die meisten, aber nicht alle Kollegen werden erfüllen können, nämlich daß der Kautionsnehmer gesund ist. Die Leidenden werden in den sauren Apfel beißen müssen, mehr zu zahlen, wenn sie nicht Freunde oder Gönner finden, die ihnen das Geld zu einem billigen Zinsfuße vorschießen, oder — zu erklären, daß sie nicht in der Lage sind, die verlangte Kaution zu stellen.

Wie sich auch hier ergiebt, stellen sich bei allen diesen Einrichtungen Mängel heraus, die für Einzelne oder Alle drückend sind; unwillkürlich drängt sich daher die Frage vor: „Soll für den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein die Angelegenheit vorläufig erledigt sein?“ Im Sächsischen Landesverein geht man mit der Absicht um, die Bürgschaftsleistung*) zur Einführung zu bringen, die in der Schweiz sich schon bewährt hat. Sollte sich nun dieses System nicht auch für uns empfehlen? Freilich kann die Einführung nicht sofort und nicht ohne Schwierigkeiten vollzogen werden, es ist erst die Aenderung der bestehenden Gesetzgebung nöthig; aber diese Aenderung ist nothwendig zum Wohle, zur Erleichterung der drückenden Lage und zur Bewahrung der Beamten vor Wucherhänden. Die erste Berliner Kautionsgesellschaft hat seit der kurzen Zeit ihres Bestehens schon 2 Millionen Mark an Kautionen hinterlegt, und das trotz der hohen Zinsen! Kann es einen schlagenderen Beweis geben für das drückende der Kautionsverpflichtung? Was machten die Beamten vor Gründung dieser Gesellschaft, wenn sie in Noth waren? Viele, sehr viele sind in Wucherhände gerathen und gerathen noch heute hinein. Man bedenke den Gegensatz, die Gefahr! Beamte, denen der Staat Werthe und Gelder anvertraut, in drückender Lage und in Wucherhänden!

Wozu ist überhaupt das Kautionsgesetz geschaffen? Sollen die Beamten, deren Besoldung man nicht eben verschwenderisch bemißt, einen Theil der Staatsschulden tragen, oder soll der Fiskus gegen Ausfälle geschützt werden? Ist nur das Letztere beabsichtigt, dann durchlöchert das Gesetz selbst diesen Zweck durch die Erleichterung, daß die kleinen Kautionen durch Gehaltsabzüge angesammelt werden können, denn in den ersten Jahren ist dadurch keine genügende Deckung vorhanden; ist aber gleichzeitig auch das Erstere in Erwägung gezogen, so ist nicht einzusehen, warum nicht alle Beamte herangeholt werden, sondern nur einzelne, die weder die Kassenführung sich besonders erwählt haben, noch dafür besonders honorirt werden. Ja, wenn der Staat jedem Beamten, der Kaution zu stellen hat, soviel Vergütung jährlich besonders gewährte, wie dieser an Kautions-Abzügen gesetzlich zu zahlen hat, dann würde das Bild ein ganz anderes werden. Zunächst würde nicht jeder, durch dessen Hände nur ganz geringe Summen laufen, zur Kautionsgestellung herangezogen werden; dann aber könnte der Staat mit Recht den Beamten eine besondere Verpflichtung auferlegen, die eine Bevorzugung genießen, und kein Angestellter hätte zu beklagen, daß ihm sein etatsmäßiges Gehalt geschmälert würde.

*) D. h. sämmtliche Kautionspflichtige leisten in und bis zur Höhe der geforderten Kautionssumme für einander Bürgschaft, und die Defekte werden durch jährliche Beiträge aufgebracht — also eine Versicherung auf Gegenseitigkeit. Näheres über Einrichtung ꝛc. erfolgt noch.

Digitized by Google

Alle diese Kalamitäten würden durch die Einführung der Bürgschaftsleistung beseitigt, der Fiskus ist vom ersten Augenblick gegen Ausfälle gedeckt, und die Beamten fühlen sich durch die geringen Beiträge (jährlich etwa $^1/_2$ Proz. der Kautionssumme) nicht belastet, vorausgesetzt, daß sich jeder Beamte jederzeit durch Gestellung der verlangten Kaution von allen Verpflichtungen befreien kann. Hat der Staat Kranken- und Pensionskassen für die fiskalischen Arbeiter gegründet, warum sollte er vor einem Kautions-Bürgschafts-Institut für seine Beamten zurückschrecken und die Ausbeutung seiner Angestellten durch Privat-Kapital zugeben? Schon heute wird der Vorgesetzte für die Kassenführung seiner Untergebenen verantwortlich gemacht, was für Neuerungen sollte ein solches Institut also noch bringen? Die Arbeitslast, welche dem Staat dadurch erwächst, dürfte kaum größer sein als die, welche ihm jetzt durch die Ansammlung, Beschaffung und Verwaltung der Kautionen entsteht.

Aus diesen Gründen möchte ich, daß in unserem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein die Angelegenheit der Kautionsdarlehen nicht ruht, sondern daß mit allem Eifer auf eine endgiltige Lösung im angedeuteten Sinne der Bürgschaftsleistung hingewirkt würde. X.

Ueber den Güterdienst auf den englischen Eisenbahnen.

Wer die Eisenbahn-Debatten in den Parlamenten unserer deutschen Bundesstaaten mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt, der wird trotz ihrer scheinbaren Mannigfaltigkeit eine ziemliche Gleichartigkeit herauserkennen. Ueberall die Forderung nach Verbilligung der Tarife und fast überall das kluge Verhalten vom Regierungstische aus, den Personenverkehr nicht wissen zu lassen, wie es dem Güterverkehr ergeht, d. h. Forderungen, die den Personenverkehr betreffen, damit abzuwehren, daß man sagt, der Güterverkehr bedürfe ebenso weitgehender Verbesserungen, daß man dann aber den letzteren ruhig in seinem Schlendergange verharren läßt.

Noch mancher Anregung wird es bedürfen, ehe man bei uns in Deutschland darauf zukommen wird, dem Güterverkehr noch viel mehr als bis heute volks- und eisenbahnwirthschaftlich und damit auch fachmännisch diejenige Gestalt zu geben, die ihn gebührend als die Grundstütze des gesammten Eisenbahnwesens erscheinen läßt. Immer von neuem muß daran erinnert werden, daß unsere Eisenbahnen noch längst nicht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind und daß ganz besonders im Güterverkehr noch Kräfte schlummern, die, einmal geweckt, die Wohlfahrt unseres Vaterlandes in kaum geahnter Weise erhöhen werden.

Man mag von dem englischen Beispiel sagen, was man will, im Eisenbahnwesen muß man zugeben, daß es in vieler Hinsicht für uns mustergiltig war und anscheinend auch noch eine Reihe von Jahren, d. h. so lange bleiben wird, bis wir von selbst die nothwendigen Dinge immer voranzustellen und sie dem formalen Kram überzuordnen uns gewöhnt haben werden. Aus den Mittheilungen, welche der Direktor des Güterdienstes der großen englischen Nordbahn in dem Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer macht, geht hervor, daß in England das Bestreben der Eisenbahnen vor Allem auf möglichst rasche Beförderung der Güter gerichtet ist.

Auf den verhältnißmäßig kurzen Strecken des engl. Eisenbahnnetzes läßt es sich im Allgemeinen durchführen, daß die bis zum Abend der Eisenbahn übergebenen Güter von ihr schon am folgenden Morgen an den Empfänger abgeliefert werden. Das ist sicherlich ein Zustand, der an Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung kaum noch etwas zu wünschen läßt. Die hauptsächlichsten Mittel, durch die er erreicht wird, sind eine möglichst strenge Scheidung der Personen- von der Güterbeförderung in der Weise, daß die Personenzüge auf die Tagesstunden vertheilt sind und die Güterzüge in der Regel zur Nachtzeit verkehren, ferner die Bildung möglichst leichter Güterzüge und ihre Ausrüstung mit durchgehenden, von der Lokomotive aus in Thätigkeit zu setzenden Bremsvorrichtungen.

Die pünktliche Beförderung der aufgegebenen und die schleunige Abfuhr der ankommenden Güter, die bei ihrer Massenhaftigkeit in den großen Städten gar nicht länger als einen Tag angesammelt werden können, läßt sich nach Twelvetrees aber nur durch bahnseitige Uebernahme des Rollfuhrdienstes ermöglichen. Nur hierdurch kann erreicht werden, daß der Zufuhr- und Verladedienst einerseits und der Entlade- und Abfuhrdienst andererseits so ineinandergreifen, daß keine Stockungen eintreten und der vorhandene, in großen Städten sehr beschränkte Platz überhaupt ausreicht. Thatsächlich haben die englischen Eisenbahnen in den größeren Verkehrsmittelpunkten diesen Dienst musterhaft organisirt und großartige Einrichtungen mit umfangreichen Fuhrparks und großen Pferdebeständen dafür geschaffen. Zur Vereinfachung dieses Geschäfts trägt es wesentlich bei, daß die Gebühren für den Rolldienst da, wo er von der Eisenbahn besorgt wird, in die Eisenbahnfrachten gleich eingerechnet werden. Und es macht dabei keinen Unterschied, ob die Sendungen z. B. in London um eine oder fünf (englische) Meilen beim Absender abgeholt oder dem Empfänger zugeführt werden. Die Frachtsätze für Sendungen von geringem Gewicht (die Mindestfracht wird für 28 Pfund = 12,7 kg erhoben) sind außerordentlich billig. Ein Unterschied zwischen Eilgut und gewöhnlichem Frachtgut wird nicht gemacht. Besonders schnell (mit Personenzügen) und aus diesem Grunde zu erhöhten Sätzen werden neben dem Gepäck nur die Postsendungen, kleine Stücke, Pferde, Wagen und leicht verderbliche Gegenstände, wie Milch und Fleisch, und endlich dringende Transporte für ausgehende Schiffe befördert. Gemischte Züge verkehren nur in abgelegenen Gegenden; sie machen kaum mehr als 1 Proz. des ganzen Zugverkehrs aus.

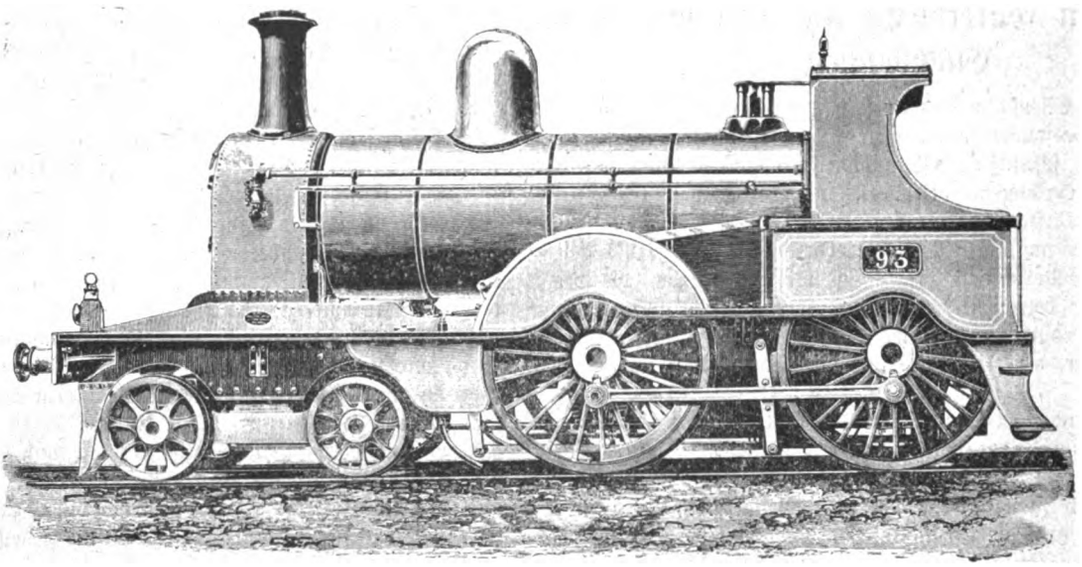
Der Güterverkehr zerfällt in England tarifarisch in zwei große Gruppen, von denen die eine in der Klassifikation mit A, B und C bezeichnet ist und die Rohprodukte, wie Kohlen, Eisen, Korn u. dergl. umfaßt, während in den Klassen Nr. 1—5 die Fabrikate und überhaupt alle übrigen Waaren einbegriffen sind. Für die ersten Klassen (A, B, C) sind in den Tarifen die Sätze nur von Station zu Station gerechnet, ihre Zu- und Abfuhr mit dem Auf- und Abladen liegt dem Absender und Empfänger ob. In die Tarifsätze für die Klassen Nr. 1—5 sind dagegen sowohl die Bahnhofgebühren als auch die Vergütung für die Zufuhr von dem Gewahrsam des Absenders zum Bahnhof und für die Zustellung an den Empfänger in bestimmten Beträgen enthalten. Thatsächlich nehmen die Eisenbahnen das Recht und den Ertrag für die An- und Abfuhr der Güter nur bezüglich der Klassen Nr. 1—5 in Anspruch. Es giebt aber noch weitere Beschränkungen. Ganz so, wie der Eisenbahndienst sich nach den Bedürfnissen des Verkehrs nach und nach entwickelt und gestaltet hat, so mußte sich auch die Organisation des Rollfuhrdienstes jeweilig den Bedürfnissen und Verhältnissen der Gegenden und des Ortes anpassen. Die englischen Eisenbahnen kennen jene festen und gleichmäßigen Regeln nicht, die sich auf dem Festlande finden. So enthalten die Tarife im Südwesten Englands, der durch die South Eastern-, die London Chatham and Dover und die South Coast-Bahnen bedient ist, grundsätzlich nur die Sätze für die Beförderung von Station zu Station; wenn es sich aber um den direkten Verkehr von Gütern der Klassen Nr. 1—5 mit anderen Bahnen handelt, so werden die Gebühren für Zu- und Abfuhr mit eingerechnet. In Liverpool wird der Rollfuhrdienst zum größten Theil von Privatunternehmern besorgt; die Tarife sind daher auch nur von Station zu Station gerechnet; bloß bei den Transporten von und nach London ist der Zuschlag für Zu- und Abfuhr gebräuchlich. Auch ist nicht zu vergessen, daß die Güterbeförderung in großen Mengen nicht auf Grund der gewöhnlichen Tarife, sondern von Ausnahmetarifen stattfindet, deren Sätze die Gebühren für Zu- und Abfuhr an die und von den Stationen theils in sich schließen, theils unberücksichtigt lassen. Auch dann, wenn die Beförderung von Waaren mit Personenzügen erfolgt, wird die Rollfuhrtaxe der tarifmäßigen Fracht besonders zugeschlagen.

Im Uebrigen hat keine Gesellschaft ein Recht darauf, daß ihre Kunden ihr die Besorgung des Rollfuhrdienstes überlassen müssen. Die Eisenbahnen können indeß die in die Tarife eingerechneten Rollfuhrgebühren dennoch in allen Fällen erheben, wenn dabei nur die vom Parlament bewilligten Maximalsätze

Digitized by Google

nicht überschritten sind. Aber wenn es vorkommen sollte, daß in einer Ortschaft ein Empfänger, der seine Güter selbst abholt, und einer, dem sie von der Eisenbahn zugeführt werden, gleich viel bezahlen müßten, so würde doch unter dem Gesichtspunkt der ungleichen Behandlung eingeschritten werden können, und die Gesellschaften ziehen es daher vor, entsprechende Ermäßigungen zu bewilligen, wenn die Gebühren für den Rollfuhrdienst in ihren Sätzen mitgerechnet sind, dieser aber nicht von ihnen besorgt wird.

Bemerkenswerth sind auch die besonderen Einrichtungen, die von den Gesellschaften namentlich in London für die Entgegennahme und die Ablieferung der Güter getroffen sind, wo z. B. die große Nordbahn 28 und die große Westbahn 35 Abfertigungsstellen haben. Diese Stellen, in denen gewöhnlich die kleinen Stücke und die Handelswaaren zur Aufgabe gelangen, haben vier oder fünf tägliche Abholungen; wenn sie inmitten der City liegen, jede Stunde oder auch noch öfter. Sie dienen auch als Auskunftsstellen; man kann da besondere Fuhrwerke für ausnahmsweise schwere Güter bestellen usw. Sie sind telephonisch mit der Hauptstation verbunden. In der Regel nehmen diese Stellen Güter nicht bloß für ihre, sondern auch für andere Gesellschaften an, von denen sie dann abgeholt werden. Daneben bestehen noch eine Menge privater Güterempfangsstellen, deren Inhaber von den Gesellschaften durch Ueberlassung eines Theiles der Einnahmen entschädigt werden. Für den Rollfuhrdienst sind bei den sechs größeren englischen Eisenbahn-Gesellschaften ungefähr 15000 Pferde im Gebrauch, wozu noch das umfangreiche Material gerechnet werden muß, das die vielen Agenten einstellen und unterhalten. T.



Verbund-Schnellzugslokomotive der Great Southern und Western Railway, England. (Text siehe Seite 249.)

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Sonntagsruhe betr. (Eingesandt.)

Daß bis jetzt die Lösung der Frage über die Sonntagsruhe vielfach nur auf dem Papier steht, wird Jeder wahrnehmen können, der einmal einen tieferen Einblick in den Eisenbahnbetriebsdienst nimmt. Ist auch lobend anzuerkennen, daß man wohl allerwärts bestrebt ist, die Sonntagsruhe im Güterverkehr immer mehr zu verallgemeinern und jeder Beamte und Arbeiter aller 14 Tage resp. 3 oder 4 Wochen einen wirklich freien Tag erhält, so giebt es in unserem Sachsenlande z. B. noch immer Mißstände, welche der Abhilfe dringend bedürfen. — Am härtesten durch den Stationsdienst werden die Fahrgeldkassirer auf mittleren Stationen, woselbst der Tages- und Nachtdienst nur von zwei Schalterbeamten ausgeübt wird, betroffen. Es giebt nämlich noch eine Anzahl von Stationen, woselbst 24stündiger Dienst eingeführt ist, ohne daß den betr. Beamten Ablösung für einen wirklich freien Sonntag gestellt wird. An den Gottesdienst können diese Beamten gar nicht denken, da sie hieran entweder dienstlich behindert sind, oder nach beendetem Nachtdienst der Ruhe bedürfen, weil sie sonst in der Kirche einschlafen würden. Ein weiterer Mißstand für diese Beamtenkategorie liegt darin, daß man dieselben bis zu ihrer Dienstunfähigkeit in ihren Stellungen beläßt, obwohl ihnen in späteren Jahren die für den Schalterdienst nöthige Gewandheit abgeht. Bei der Postverwaltung liegen die Verhältnisse insofern besser, als man Leute im Alter von über 45 Jahren nicht mehr zum Nachtdienst heranzieht und den Schalterdienst möglichst von jüngeren Beamten ausüben läßt. Ließe sich für die Fahrgeldkassirer nicht auch ein anderer Dienst für ihre älteren Tage finden? Jedenfalls; es müßte nur mit dem jetzigen System gebrochen werden. Leider aber will man an berufener Stelle mit dem Personal nicht gern wechseln, sondern besetzt lieber Güterkassirer- und Betriebssekretärstellen, welche von Fahrgeldkassirern verwaltet werden könnten, mit jüngeren Leuten, denen es durchaus nichts schaden könnte, wenn sie eine Reihe von Jahren Fahrkarten-Ausgabedienst versehen und den nichts weniger als angenehmen Nachtdienst mit durchkosten würden. Hoffentlich genügt dieser Hinweis, um diese Diensteintheilung, welche mit den reichsgesetzlichen Vorschriften im Widerspruch steht, zu beseitigen und für die betr. Beamten bessere Verhältnisse herbeizuführen. M.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Sachsen. Einführung von Monats-Fahrkarten. Vom 1. Juli ds. Js. an tritt auf den Staatsbahnen in der Einrichtung der Zeitkarten zu beliebigen Reisezwecken eine wesentliche Aenderung ein, die vom Publikum sicher mit Freuden begrüßt werden dürfte. — Es werden nämlich vom gedachten Zeitpunkte ab an Stelle von Zeitkarten bisheriger Art nur noch Zeitkarten auf die Dauer eines Kalendermonats, sogen. Monatskarten, für die 1., 2. und 3. Wagenklasse ausgegeben, deren Preise im Allgemeinen dem zwölften Theil des Preises der bisherigen Zeitkarten auf volle Jahresdauer entsprechen. Der Beibringung eines photographischen Bildnisses bedarf es künftig nicht mehr. Für lebhaftere Verkehrsbeziehungen werden die neuen Monatskarten fertig gedruckt aufgelegt, was aus einem an den Fahrkartenausgabestellen angebrachten Anschlag zu entnehmen ist, welcher auch zugleich die Preise enthält. Solche Monatskarten können bis eine Stunde vor ihrer erstmaligen Benutzung am Fahrkartenschalter gelöst werden. Liegt die gewünschte Monatskarte nicht fertig gedruckt auf, so ist sie mindestens einen Tag vor der erstmaligen Benutzung zu bestellen. Die einzige bei der Lösung zu beobachtende Förmlichkeit ist die, daß der Reisende auf der Monatskarte seinen Vor- und Zunamen mit Tinte einzutragen hat. Eine gewisse Beschränkung gegen jetzt bringt die neue Einrichtung nur insofern, als die Monatskarten immer nur für einen Kalendermonat benutzbar sind. Zeitkarten bisheriger Art mit Giltigkeit über den 1. Juli hinaus, sind selbstverständlich bis zum Giltigkeitsablauf benutzbar; doch wird dem Vernehmen nach die Bahnverwaltung auf Ansuchen das auf die Zeit vom 1. Juli an etwa entfallende antheilige Fahrgeld zurückerstatten. Mit der Neuerung tritt noch eine weitere Vergünstigung insofern ein, als bei Entnahme von Karten für mehrere Angehörige eines und desselben Hausstandes nur für eine Karte (die sogenannte Stammkarte) der volle Monatskartenpreis, für die Karten der übrigen Hausstandszugehörigen (die sogenannten Nebenkarten) dagegen der halbe Monatskartenpreis erhoben wird. Zur Erlangung von Nebenkarten ist eine Bescheinigung der Ortspolizeibehörde oder des Gemeindevorstandes

Digitized by Google

nach bestimmtem Vordruck darüber beizubringen, daß die Personen, für die die Nebenkarten beantragt werden, zu dem betr. Hausstande gehören, daß ferner die als zum Hausstande gehörig bezeichneten entfernteren Verwandten aus Mitteln des Haushaltungsvorstandes unterhalten werden. Die näheren Bestimmungen werden später veröffentlicht werden. (Dr. N.)

Preußen. Die Befugniß zur Ertheilung freier Eisenbahnfahrt an die bei den Staatsbahnen beschäftigten Arbeiter ist in Preußen bedeutend erweitert worden. Freie Fahrt wurde den bei den preußischen Staatsbahnen beschäftigten ständigen Arbeitern bisher nur bei schweren Erkrankungen oder Todesfällen von Eltern, Geschwistern oder nahen Verwandten gewährt. Voraussetzung hierbei war aber, daß der Betreffende, welcher um freie Fahrt nachsuchte, mindestens 10 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung beschäftigt war und sich während dieser Zeit gut geführt hatte. Jetzt hat der Minister die Ermächtigung ertheilt, den ständigen Arbeitern bei sonst guter Führung auch in anderen als den vorerwähnten Fällen freie Fahrt zu gewähren.

Vereinswesen.

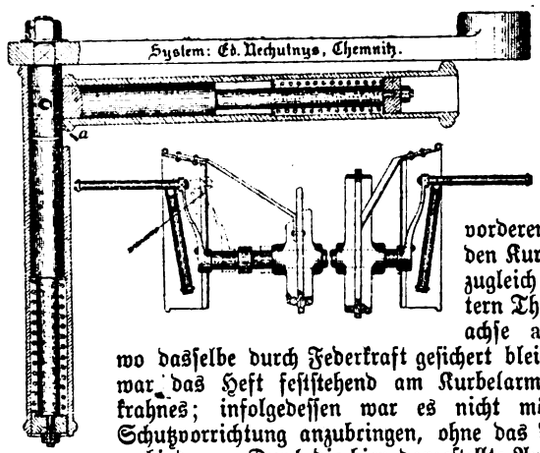
Schweiz. Die Delegirtenversammlung des Vereins Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter, die kürzlich in Biel stattgefunden hat, war von 96 Delegirten besucht, die 48 Sektionen vertraten. Der Verein zählt nach dem soeben erschienenen Jahresberichte 7271 Mitglieder, gegenüber 6193 im Jahre 1894. Dem Antrage des Zentralvorstandes auf Uebertragung des Generalsekretariates auf den Verband des Personals der schweizerischen Transportanstalten wurde zugestimmt und das Gehalt des Generalsekretärs auf 8000 Fr. erhöht. Das Vereinsorgan, die „Schweizerische Eisenbahn-Zeitung" soll vom 1. Januar 1897 an sämmtlichen Mitgliedern unentgeltlich zugestellt werden, wogegen der Jahres-Beitrag an den Zentralverein auf 6 Fr. erhöht wird. Nationalrath Curti in St. Gallen, Generalsekretär Sourbeck in Bern und der Verleger der „Eisenbahn-Zeitung", S. Haller in Burgdorf wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt. (Schw. E.-Z.)

Technisches.

Verbund-Schnellzugsmaschine der Great Southern und Western Railway, England (siehe Abbildung S. 248). Vor reichlich fünf Jahren ließ die Great Southern und Western Railway-Gesellschaft eine ihrer Güterzugs-Lokomotiven in eine Verbund-Lokomotive umbauen. Die zwei Cylinder von 457 mm Durchmesser wurden durch einen Hochdruckcylinder vom gleichen Durchmesser und einen Niederdruckcylinder von 660 mm Durchmesser bei 610 mm Kolbenhub ersetzt. Im Uebrigen blieb die Lokomotive unverändert; der Dampfdruck betrug 10 Atmosphären. Nachdem die Verbund-Lokomotive fünf Jahre unter gleichen Umständen wie andere Güterzugs-Lokomotiven gedient hatte, fand man, daß während der ganzen Zeit eine Kohlenersparniß von rund 10 % gemacht wurde.

Daher wurde die auf S. 248 abgebildete Verbund-Schnellzugslokomotive für den Personenverkehr gebaut. Die Dampfcylinder derselben haben genau dieselben Größen, wie die der obigen Versuchs-Lokomotive. Der Dampfdruck beträgt ebenfalls 10 Atmosphären. Im belasteten Zustande wiegt die Lokomotive 10 Tonnen, wovon 15 Tonnen auf das Drehgestell, 13 Tonnen auf die mittleren und 12 Tonnen auf die hinteren großen Räder entfallen. Die Letzteren haben 2019 m Durchmesser. Die Lokomotive ist mit einem Wechselventil versehen, mit dessen Hilfe sie nach Belieben in eine gewöhnliche, oder in eine Verbund-Lokomotive verwandelt werden kann. Im Allgemeinen fährt sie als eine Verbund-Lokomotive, nur bei Ueberwindung gewisser Steigungen oder beim Ziehen schwerer Züge arbeitet sie mit einfacher Expansion. Dabei wird in den Hochdruckcylinder der volle Dampfdruck, hingegen in den Niederdruckcylinder mit Hilfe einer Drosselung des Dampfes nur die Hälfte des Druckes eingelassen. (Uhland's Verk.-Ztg.)

Die Unfälle im Werkstättenbetriebe der Eisenbahnen werden in der Statistik nicht mit berücksichtigt. Wollte man aber daraus schließen, daß dies deshalb nicht geschieht, weil solche nur selten vorkommen, so wäre das ein Irrthum; im Gegentheil dürften sie gerade deshalb wegbleiben, weil ihre Häufigkeit ein falsches Bild über den Charakter der Gefahren im Eisenbahn-Betriebe geben würde. Thatsächlich sind ja die Verletzungen in der Regel keine lebensgefährlichen, ebenso wie Massengefährdungen selten sind, aber im Einzelnen vergeht in einem großen Werkstättenbetriebe wohl kaum ein Tag, an dem nicht die oder jene Verletzung mehr oder minder schwerer Art vorkäme. Eine der gefährlichsten Hantirungen ist die an den Kurbeln von Hebekrahnen bei ungenügender Sicherung. Erfreulicherweise giebt es aber auch in dieser Hinsicht Erfindungen, die jede Gefahr ausschließen oder sie wenigstens ganz wesentlich vermindern, und es kommt dann nur darauf an, daß solche auch eingeführt werden, um Unglücksfälle zu vermeiden, wie deren einer erst kürzlich in der Werkstatt zu Karlsruhe (s. Nr. 14 d. Bl.) vorgekommen ist. — Das System Nechutnys (Oberwerkführers in den Centralwerkstätten zu Chemnitz) — D. R. G. Nr. 10416 — bietet, wie die beistehende Abbildung zeigt, einen sicheren Schutz bei Benutzung von Krahnen und sei daher hier kurz beschrieben.



Beim Zurückziehen wird das Kurbelheft durch das Umlegecharnier mit dem vorderen Ende an den Kurbelarm und zugleich an den hintern Theil der Heftachse a eingelegt, wo dasselbe durch Federkraft gesichert bleibt. Bisher war das Heft feststehend am Kurbelarm des Hebekrahnes; infolgedessen war es nicht möglich, eine Schutzvorrichtung anzubringen, ohne das Anfassen zu verhindern. Durch die hier dargestellte Anordnung ist es aber möglich, vor dem Herablassen der Last das Kurbelheft unter ein Schutzblech umzulegen und dadurch, beim Herablassen der Last mittels Bremse, die Bedienungsmannschaft vor Kurbelschlägen zu schützen. Bei Drehkrähnen ist die Kurbel mit umlegbarem Heft raumersparend, desgleichen bei Schwungrädern mit abspreizenden Heften, bei Winden und Hebeböcken unter bleibender Last weniger gefährlich für Vorübergehende. Dabei ist der Transport und die Lagerung der Winden raumersparend und bequemer. Das umlegbare Heft kann nach vorheriger Angabe der Heftlänge und Kurbelarmstärke an jeden Kurbelarm ohne Weiteres angeschraubt werden. Daß der Werth dieses Systems anerkannt wird, geht aus der obligatorischen Einführung desselben bei der Kgl. Sächs. Staatseisenbahn hervor. — Auf der Ausstellung für Erfindungen und Neuheiten in München 1895 wurde diese Kurbel mit umlegbarem Heft mit der Silbernen Medaille bedacht.

Ausland.

Schweiz. Einen bemerkenswerthen Vorschlag zur Eisenbahn-Verstaatlichung hat Numa Droz in einer seiner letzten Reden gemacht, indem er sagte:

„Welches auch die Art und Weise des Rückkaufs sein mag, so halte ich dafür, man würde die berechtigten Befürchtungen des Volkes damit beschwichtigen, wenn zum voraus festgestellt würde, daß die Kantone Miteigenthümer des auf ihrem Territorium befindlichen Netzes werden und als solche unmittelbar Antheil am Betrieb haben sollen. Ich denke mir dabei die Schweiz in ungefähr ebenso viele große Betriebskreise eingetheilt, wie sie jetzt bestehen. An der Spitze jedes Betriebskreises würde eine besondere Direktion mit einem Verwaltungsrathe stehen. Dieser würde durch die dem betreffenden Netz angehörenden Kantone ernannt. Jede dieser Verwaltungen wäre unabhängig von der andern, würde ihr Personal selbst ernennen, die Fragen über Fahrpläne usw. selbst erledigen. Der Bund hätte den allgemeinen Gang der Geschäfte zu beaufsichtigen und wäre mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet, um unter Wahrung der nöthigen Selbständigkeit jedes Kreises eine gleichmäßige Erledigung der Fragen von öffentlichem Interesse handhaben zu können. Diese Ansichten dürften, meiner Meinung nach, in Betracht gezogen und einem eingehenderen Studium unterworfen werden. Damit aber dieses Studium zu einem Ziel führe, ist es vor Allem nothwendig, sich zwei Ideen, welche gegenwärtig die Frage beein-

Digitized by Google

flussen, aus dem Kopfe zu schlagen: erstens, durch autoritäre Maßregeln sich ein Eigenthum erwerben zu wollen, das, obschon gemischter Natur, gleichwohl respektirt werden soll, wie jedes andere; zweitens aus puren Verstaatlichungsgelüsten einer einzigen Zentralgewalt die ausschließliche Verwaltung und Leitung unseres nationalen Eisenbahnnetzes in die Hand spielen zu wollen."

— Von der Jungfraubahn. Für den von der wissenschaftlichen Kommission eröffneten „Internationalen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn" haben sich bis heute 130 Konkurrenten angemeldet. Davon entfallen auf die Schweiz 43, auf Deutschland 42, Italien 10, England 9, Amerika 9, Frankreich 6, Oesterreich-Ungarn 5, Holland 2, Belgien, Serbien, Rußland und Algier je 1. Da fast täglich noch Anmeldungen eingehen, können die vorliegenden Zahlen sich natürlich noch ändern.

Vermischtes.

Ein Vorläufer der Eisenbahn. Ueber ein sonderbares Beförderungsmittel, das als Vorläufer der Eisenbahn anzusehen ist und in Belgien das Licht der Welt erblickt haben soll, bringt das im vorigen Jahre erschienene Buch „La Posta Nei Secoli" von Enrico Melillo folgende Mittheilung: Zwei Engländer — so schreibt das Poliorama Pittoresco d. d. Neapel, den 18. Okt. 1815 — haben sich in Belgien um die Errichtung einer Straße mit Eisenschienen bemüht, auf welcher Hunde die Zugkraft hergeben werden, und die dazu dienen soll, die Fische schnell von Blankenberghe nach Brügge zu befördern. Zwei oder vier Hunde, an einen leichten mit Fischen beladenen Wagen gespannt, vom Hunger getrieben, werden durch ein Stück frisches Fleisch, welches, an einem am Wagen angebrachten Haken befestigt, fortwährend dicht vor ihrer Nase baumelt, zum Lauf angereizt werden. Das Fleisch wird den ausgehungerten Thieren erst am Bestimmungsorte überlassen. Für die Beförderung der Briefe, welche größere Beschleunigung erheischt, wird man zwei Windhunde vor den leichten Wagen des Professors Pelletan spannen. An Stelle des Fleisches wird hier ein ausgestopfter Hase so angebracht, daß er vor den Hunden zu fliehen scheint, die ihn alsdann mit Eifer verfolgen werden.

Litterarisches.

Engelhard, F. R., **Prüfungsordnung** für die mittleren und unteren **Staatseisenbahnbeamten**, sowie Bestimmungen über die Annahme von Zivilsupernumeraren für den preußischen Staatseisenbahndienst nebst Ausführungs- und Uebergangsbestimmungen zur Prüfungsordnung. Text mit Anmerkungen. Berlin 1896, R. v. Decker's Verlag, G. Schenck, Königlicher Hofbuchhändler. (Preis 75 Pfg.)

Die preußische Prüfungsordnung ꝛc. hat seit ihrem Erlaß im März 1895 bereits zahlreiche Aenderungen erfahren, die ihre Handhabung recht erheblich erschwerten. Eine Ausgabe derselben, die alle Aenderungen und Ergänzungen berücksichtigt hat, kann daher nur willkommen geheißen werden. Die genaue Wiedergabe des amtlich veröffentlichten Textes, versehen mit sorgfältigen Anmerkungen und Hinweisen unter Angabe der Quelle, werden die Ausgabe zu einem werthvollen Hülfsmittel für den praktischen Gebrauch der Eisenbahnbehörden, sowie deren Büreaus und Beamte, machen.

Briefkasten.

G. in M. Erst in voriger Nummer haben wir bezüglich des Erscheinungstages, wie der Aufnahmetermine von Einsendungen für die Vereinsnachrichten Näheres bekannt gegeben. Wir können Sie nur von Neuem hierauf verweisen und um gefl. Beachtung bitten. — **Fr. in H.** Es liegen uns so viele Arbeiten zur Veröffentlichung vor, daß wir trotz besten Willens, außer für ganz dringliche Sachen, uns wegen der Aufnahme des einen oder anderen Artikels nicht an eine bestimmte Nummer binden können. Bevorzugt werden gegenwärtig solche Einsendungen, die auf den in den Tagen des 6.—9. August in Berlin stattfindenden 6. Verbandstag Bezug haben; ist es doch wünschenswerth, daß die dort zu verhandelnden Angelegenheiten durch vorherige eingehende Erörterung schon möglichst abgeklärt zur Beschlußfassung kommen. — **R. in Halle.** Wir glauben gern, daß dem betr. Herrn das Aufblühen des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins die Ruhe rauben konnte, sodaß er nichts Eiligeres zu thun hatte, als gegen denselben zu agitiren. So bedauerlich dies an sich ist, so wird doch damit nichts aufgehalten werden. Er war, wie wir wissen, einer der Ersten, die sr. Zt. den Subaltern-Beamtenverein im Stich ließen und damit bewiesen haben, auf wie schwachen Füßen derartige Sondervereine in ernsten Zeiten stehen. — Daß im Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein noch Manches verbesserungsbedürftig ist, verkennen auch seine besten Freunde nicht, aber den Beweis, daß es in einem Sondervereine kollegialisch und sonstwie besser stehe, wird Niemand erbringen können, im Gegentheil ist im D. E.-B.-V. ein viel festerer Grund gegraben, der aber eben deshalb auch etwas mehr Zeit in Anspruch nimmt. — **Pn. in B.** In nächster Nummer. Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Preußischer Beamten-Verein in Hannover. Lebens-, Kapital- (Aussteuer- und Militärdienst-), Leibrenten- und Begräbnißgeld-Versicherungs-Anstalt für alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- ꝛc. Beamten, Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, Aerzte, Thierärzte, Apotheker, Redakteure, Ingenieure und geprüften Baumeister, sowie für Privatbeamte in gesicherten Stellungen. Keine bezahlten Agenten und in Folge dessen niedrige Verwaltungskosten. Versicherungsbestand Ende April 1896: 43798 Versicherungen über 139317700 Mk. Kapital und 304615 Mk. jährlicher Rente. Reiner Zugang vom 1. Januar bis Ende April 1896: 1436 Versicherungen über 5669940 Mk. Kapital und 12700 Mk. jährliche Rente. Vermögensbestand: 36520000 Mk.

Die in diesem Blatte insertirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Solinger Messer u. Gabeln
No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

B. Becker in Seesen a. H. fabr. allein seit 1880 den anerkannt unübertroffenen Holländ. Tabak. Ein 10 Pfd.-Beutel fco. 8 Mk.

Wünsch' guten Morgen!
O. C. F. Miether, Hannover II, Steinthorfeldstr. 19. Musikinstr.-, Harmonika- und Saiten-Fabrikant. Preisliste gratis.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.
Die ganze Wandung der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.
Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.
Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Stations-Assistent II. Kl.
in Chemnitz sucht zu tauschen, gleichviel nach welchem Bezirke. Gefl. Off. unter A. H. 100 in die Expedition dieses Blattes erbeten.

Kautionen
für Staats-, Communal- u. Privatbeamte, sowie **Darlehne**
auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten. Amortisation bis 25 Jahren, event. auch nur Verzinsung. Die Kautionszinsen verbleiben dem Empfänger. Schnelle und direkte Erledigung.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 45.

Garantirt
1896er reinen
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.
Rheinwein.

Badischer Uniformrock
bereits getragen, jedoch so gut wie neu, ist wegen Stellungsänderung billigst abzugeb. Mannesgröße 170, Brustumfang 108 cm. Offerten
E. R., Leopoldshöhe.

Digitized by Google

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter besonderer Staatsaufsicht stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin**, Kaiserhofstr. 2.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. **Karl Pilz.**

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft. Das soeben erschienene Heft 5 hat folgenden fesselnden Inhalt: Puppenspiel (Gedicht). — Kinderbettchen im Schlafkämmerlein (Gedicht). — Geh' „höflich" um mit deinen Kindern. — Erziehungsweisheit von der Gasse. — Was und wie soll man lesen? — Der Segen des Turnens für Leib und Seele. — Das Bad als hygienisches Mittel. — Vom Kinderwagen. — Für die Kinderstube. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau. — Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.

Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen** unter genauer Angabe der zuständigen Direktion von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz** vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

direkt und **schleunigst** unter coulantesten Bedingungen.

Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französischestr. 24.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.** **Hand-Apparat „Triumph"** } mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60**, Sachsen.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00, 3,00 das
Sanitäts-Tabak pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.35	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko. Garantie: Zurücknahme.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5 %, bei Bezug gegen Baar 10 % Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

A. Brewig's Cigarrenhaus in Homberg a. Rh.

nahe der Holländischen Grenze,
liefert zu Original-Fabrikpreisen Cigarren in allen Preislagen von 30 bis zu 70 Mark pr. Mille **in bis heute unübertroffenen Qualitäten,** von 400 Stück an franko überallhin gegen Nachnahme. Garantie: Zurücknahme. **Lieferant des Bezirks 107.**

A. Brewig's Gerda-Cigarre zu 38 Mark pro Mille ist das Beste, was ich in dieser Preislage bis heute noch geraucht habe. — Ich erkläre dies auf Wunsch gern und offen.
Wilhelm Auell, Vertrauensmann, Bezirk 107.

Anerkennungsschreiben der übrigen Beamten liegen zahlreich vor.

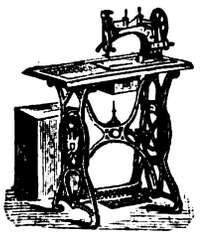
Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktiengesellschaft

Berlin W., Französische Strasse 15

stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Sieg der deutschen Arbeit!



Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

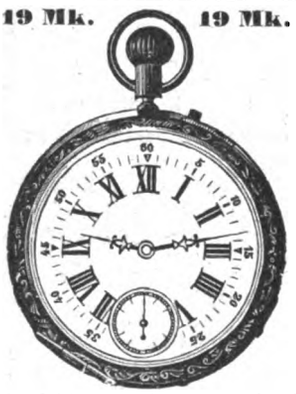
Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und **franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr,
(Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Unerreicht billig

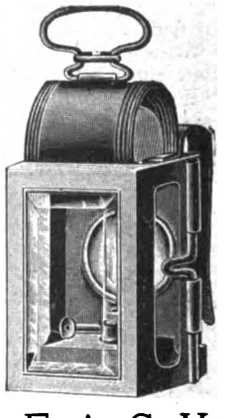
empfiehlt in großer Auswahl
=Geraer Herrenstoffe=
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Weltberühmte
Geraer Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
= Viele Anerkennungen. =
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!



Die besten Schachtlaternen mit extra grossen Brennern u. verstärkter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Kautionen

ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen
Stadtk.-Kontroleur **Ryffel, Pirna.**

Inhalt: Zur Frage der Kautions- und Darlehnsbewilligung. — Ueber den Güterdienst auf den englischen Eisenbahnen. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vereinswesen. — Technisches. — Ausland. — Vermischtes. — Literarisches. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Zu Nr. 22. Leipzig, den 28. Mai 1896. XII. Jahrgang

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Ein Gruß vom Bodensee.

Endlich ist's wieder Frühling geworden, und im herrlichsten Blüthenschmucke prangen an den lieblichen Gestaden des Bodensees die förmliche Wälder bildenden Obstbäume! Allmählich entschwinden auf der, das schwäbische Meer so imposant umkränzenden Bergeskette die schneeigen Spuren des heuer überlangen Winters, und der Singvögel jubilirende Schaaren bevölkern wieder in altgewohnter, reizvoller Weise die saftgrünen Auen und Haine, die stattlichen Anlagen und hübschen Gärten unserer altehrwürdigen Inselstadt. — Mächtig regt sich wieder des Verkehres niemals stockender Pulsschlag und die gastlich geöffneten Räume unserer anerkannt guten Restaurants und Hotels beginnen sich wieder zu füllen mit Reisenden aller Zonen und Zungen, mit Fremden jeden Alters und Berufes. — Daß unter diesen vielen Erholungsbedürftigen und Reiselustigen aber auch der Verkehrs-Beamte mit einem hohen Prozentsatze vertreten ist, erscheint selbstverständlich, und deshalb möge es gestattet sein, zu Nutz und Frommen der das „Bayrische Venedig" und seine wundervolle Umgebung besuchenden, auswärtigen Kollegen einige wohlgemeinte Winke hier anzufügen:

Die Freifahrts-Vorweise auf dem Bodensee, um mit dem Nächstliegenden zu beginnen, sind gegen Vorzeigung der bezüglichen Bahn-Freischeine oder Empfehlungen während der Dienststunden beim hiesigen Kgl. Bodensee-Betriebsamte persönlich zu erholen. „Rundfahrten", wie etwa auf dem Starnberger-, Ammer- oder Chiem-See pp. können wegen des viel größeren Flächenraumes auf dem Bodensee nicht gemacht werden und es ist im Allgemeinen pro Tag nur eine Tour zwischen je 2 Uferorten möglich und gestattet. Ab Lindau besonders empfehlenswerth wären Ausflüge nach Bregenz und dessen weitere Umgebung, wie etwa Gebhardsberg, Pfänder, Dornbirn-Gütle mit der berühmten Rappenloch-Schlucht, oder ab Schwarzach in den einzig schönen Bregenzerwald, oder von Schaan-Vaduz in das sehr interessante Fürstenthum Lichtenstein oder mit der großartigen Arlbergbahn nach Innsbruck usw. Ab Lindau ist ferner eine Fahrt nach Rorschach und von dort aus ein kleiner oder größerer Ausflug nach dem St. Anna-Schloß, nach St. Gallen, bezw. mit Zahnradbahn nach Heiden äußerst lohnend. (Bahnbeamte erhalten auf Letzterer Freifahrt.) Und wie wundervoll eine Fahrt von Lindau nach Friedrichshafen mit seinem herrlichen Kgl. Schloßpark und den so reizend am See gelegenen Restaurations-Gärten mit eventl. noch anschließender kurzer Bahnfahrt nach Ravensburg und Weingarten ist, beweisen alljährlich die begeisterten Schilderungen der von solchen Touren zurückkehrenden vielen Kollegen. — Wer schließlich ausgiebigst „Seefahrer" sein will, — 6 Stunden etwa hin und her — der benütze ab Lindau die prächtig und luxuriös eingerichteten Dampfer der vereinigten 5 Verwaltungen und reise nach dem schönen Konstanz mit seinem ehrwürdigen Münster, dem mittelalterlichen Schmuckkästchen von „Stadthaus", der imposanten Rheinbrücke und den reizenden, städtischen Anlagen und mache von dort zu Fuß oder mit Dampfboot einen Abstecher nach der Insel Mainau mit den grandiosen Park- und Gartenanlagen, oder man fahre nach dem einzig schönen Ueberlingen bezw. — was eben so bequem auf einer Tages-Partie auszuführen ist, — von Konstanz mit der Bahn nach Schaffhausen und dem weltberühmten Rheinfall.

Aber auch Lindau's allernächste Umgebung bietet des Schönen und Guten unendlich viel; wir erwähnen nur das idyllisch gelegene Bad Schachen, das in Obstgärten fast vergrabene Canzisweiler, den aussichtsreichen, weinbebauten Hoyerberg, das freundliche Hochbuch und — last not least — die bierberühmte „Steig" und das gemüthliche Köchlin. Hier überall ist für Herz und Gaumen vortrefflich gesorgt, und es wäre nur zu wünschen, daß der Aufenthalt so manches Kollegen auf hiesigem Platze sich auf etwas länger, als nur ein paar Stunden oberflächlichen Schauens erstrecken möchte! Was nun loko Lindau selbst anbetrifft, so können 3 wohlrenommirte Vertrags-Gasthöfe mit äußerst zivilen Preisen den vorübergehend hier anwesenden Kollegen auf das Beste empfohlen werden. Und zwar sind dies das Hotel zur „Sonne", der Gasthof zum „Lamm" und das Hotel zum „Lindauer Hof". — Unmittelbar am Bahnhofe präsentirt sich stattlich und imponirend die rühmlichst bekannte „Insel-Brauerei" mit dem Restaurant „Bräustübl". — Jeden Donnerstag hält der „Lokalverein Verkehrs-Beamter Lindau's" in der Kegelbahn des letzteren seinen Kegelabend ab und alle auswärtigen Kollegen, die Berufs- oder Vergnügungsreisen nach dem „Bayrischen Venedig", dem südlichsten Garnisonsorte Deutschlands, führen, sind dort allezeit freundlichst aufgenommen und herzlichst willkommen. — Außer den eben genannten Firmen bestehen auf hiesigem Platze aber noch weitere 5 Vertragshäuser, und zwar sind dies die Obstwein- und Dampfkelterei von Peter Haug, Hoflieferant ꝛc., mit origineller und viel besuchter Weinstube, ferner das sehr florirende Cigarren- und Spezerei-Geschäft Kinkelin-Zollikofer, das Photographische Atelier Keller, das Herrenkleider- ꝛc. Geschäft von Eduard Riedel und die Seifenfabrik E. Thomann. Anschließend hieran muß aber auch noch rühmend gedacht werden des Hotel-Restaurants zum „Türkischen Bade" von Gebhardt Gerber in Friedrichshafen und der unmittelbar daran anstoßenden Heil- und Badeanstalt von Dr. Alfred Kay daselbst. Billigste Preise, aufmerksamste Bedienung und Preisermäßigung sind auch hier, wie in Lindau, den Herren Verkehrsbeamten mit ihren Angehörigen zugesichert. —

Darum, liebe Kollegen! auf nach Lindau während der nun kommenden Urlaubstage und hinunter an das von fünf Staaten umschlossene, herrliche schwäbische Meer! —

Hier treffen unsere Gäste allezeit und immer treu bewährte Freunde, Berather und Führer an, und bei der **Sonntag, den 21. Juni cr.** heuer in **Konstanz** stattfindenden **IV. Reunion der Verkehrs-Beamten-Vereine der Bodensee-Uferstaaten** wird es gar hoch hergehen und ein frischer, fröhlicher Korpsgeist wird entgegenwehen all den vielen herbeigeeilten Berufsgenossen aus Ost und West, aus Nord und Süd.

Die Obmannschaftsleitung des Bayr. Verkehrs-B.-V. in Lindau.

Rheude, kgl. Eisenbahn-Expeditor.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Braunschweig.

Auszug aus dem Jahresbericht für das Vereinsjahr 1895/96.

Der hiesige Ortsverein wurde am 16. Mai 1895 mit einer Mitgliederzahl von 45 Köpfen gegründet, bis 31. März 1896, am Schlusse des Vereinsjahres, war dieselbe auf 166 Köpfe gestiegen. Das erste Bestreben des Vereins, den Mitgliedern wirthschaftliche Vortheile zu verschaffen, führte dazu, daß mit 63 hiesigen Geschäften ꝛc. Abkommen getroffen wurden, wonach den Mitgliedern bei Baareinkäufen Rabatt gewährt wird, auch wurden mit 10 Aerzten (meist Spezialärzten) Vereinbarungen getroffen, nach welchen die Mitglieder bezw. Angehörigen derselben zu ermäßigten Preisen behandelt werden. Ferner wurde Seitens des Vereins beschlossen, die durch Tod ausscheidenden Mitglieder durch Widmung eines Kranzes zu ehren. Glücklicherweise bot das verflossene Vereinsjahr keine Gelegenheit, diese Ehrung in Anwendung zu bringen. — Es wurden im verflossenen Jahre 7 Vorstands- und 10 Vereinssitzungen abgehalten. Der im Allgemeinen gute Besuch der letzteren legte Zeugniß dafür ab, daß die Mitglieder den Vereinsangelegenheiten ein reges Interesse entgegenbringen.

Außer verschiedenen Vorträgen des Vorsitzenden über Vereinsangelegenheiten in den Vereinssitzungen wurden zwecks gemeinnütziger Vorträge 2 besondere Versammlungen, zu welchen alle Herren Eisenbahnbeamten Zutritt hatten, veranstaltet. In der einen hielt der Vereinsdirektor Schirmer aus Hannover Vortrag über: „Das Streben des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins für seine Mitglieder", in der andern hielt Herr Ingenieur Natalis, hier, Vortrag über den „Sicherungsdienst der Eisenbahnen". — Zur Pflege der Kollegialität wurden ein Familienausflug und zwei Familienabende veranstaltet; einer der letzteren fand zur Feier des Geburtstags Sr. Majestät des Kaisers statt. Die Rechtshülfe wurde von 4 Mitgliedern bei 2 Betriebsunfällen in Anspruch genommen. Unterstützungen wurden 3 gewährt, die erste in Höhe von 10 Mark aus der Kasse des Vereins an die Wittwe eines verstorbenen Kollegen zu Hannover, die zweite in Höhe von 22 Mark an die durch Naturereignisse in Noth gerathenen Kollegen zu Brüx, die dritte in Höhe von 25 Mark an die Wittwe eines verstorbenen Kollegen hier, welcher übrigens dem Vereine nicht angehörte. Letztere beiden Beträge wurden durch freiwillige Spenden der Mitglieder aufgebracht.

Die Einnahmen des Ortsvereins betrugen bis 31. März cr.:

a)	Beiträge der Mitglieder . .	124 Mk. 80 Pfg.	
b)	Spende der Mechan. Weberei	100 „ — „	
c)	Ueberschuß von verkauften Vereinsabzeichen, Verbands-Mitgliedskarten pp.	26 „ 70 „	= 251 Mk. 50 Pfg.

Digitized by Google

Die Ausgaben betrugen:

a) Unterstützungen	10	Mk.	—	Pfg.
b) Drucksachen	58	„	50	„
c) Zuschuß zu Festlichkeiten . .	53	„	55	„
d) Inventarien, Bücher pp. . .	27	„	25	„
e) Schreibmaterialien	12	„	40	„
f) Allgem. Unkosten, als: Portis, Insertions-Gebühren, Ausgaben bei Vorträgen pp. . .	33	„	96	„ = 195 Mk. 66 Pfg.
Es beträgt somit das Vereinsvermögen				55 Mk. 84 Pfg.
Hiervon sind: verzinslich angelegt bei der hies. Sparkasse				50 Mk. — Pfg.
Baar vorhanden				5 „ 84 „
Wie oben:				55 Mk. 84 Pfg.

Der Vorstand des Ortsvereins Braunschweig.

Hornbogen, Stations-Assistent, Vorsitzender. Meyer 13, Stations-Assistent. 1. Beisitzer. Ilse, Telegraphen-Diätar, 1. Schriftführer. Grundmann, Weichensteller I. Kl., 2. Beisitzer. Hofmeister, Hilfstelegraphist, 2. Schriftführer. Jago, Rangirmeister, Kassirer.

Bezirksverein Illowo, Ostpr.

Am 18. ds. Mts. hielt der hiesige Bezirksverein seine diesjährige General-Versammlung im Wartezimmer IV. Klasse ab. Ueber die Mitgliederzahl und Kassenverhältnisse theilte der Schriftführer, Herr Güter-Expedient Böthe, mit, daß der Verein aus 50 Mitgliedern bestehe und für das verflossene Vereinsjahr eine Einnahme von 350,89 Mk. und eine Ausgabe von 319,85 Mk., mithin ein Ueberschuß von 31,04 Mk. zu verzeichnen sei. Von den Ausgaben seien 258,— Mk. Beiträge an die Vereins-Verwaltung in Hannover abgeführt worden. Zu Rechnungsrevisoren wurden die Herren Stations-Assistenten Ottersky und Fritz einstimmig gewählt. — Dies Ergebniß wurde vom Vorsitzenden mit Rücksicht auf die äußerste Grenze des Reiches als sehr günstig bezeichnet; alle hiesigen Berufsgenossen seien Mitglieder und sei zu bedauern, daß sich unsere Vereinigung hier nicht weiter ausdehnen könne, dessen ungeachtet möge man weiter treu zusammenhalten. Nachdem vom Geschäftsbericht der Direktion zu Hannover befriedigend Kenntniß genommen war, wurde zur Neuwahl des Vorstandes geschritten und der alte Vorstand, bestehend aus den Herren Stations-Vorsteher Blume und Güter-Expedient Bothe, einstimmig wiedergewählt. Dem Antrage, den Vorstand um 2 Beisitzer zu vermehren, wurde stattgegeben und als solche die Herren Lokomotivführer Börner und Wagenrevisor Galuski II einstimmig wiedergewählt. Ferner wurde beschlossen, bei schönem Wetter, am 2. Pfingstfeiertage, 6 Uhr Morgens, einen gemeinsamen Ausflug in unsern herrlichen Wald zu unternehmen und am Abend desselben Tages ein Familienkränzchen im Wartezimmer IV. Klasse abzuhalten.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Reitzenhain.

In der am 10. Mai d. J. in der Bahnhofsrestauration zu Marienberg abgehaltenen Ortsgruppen-Versammlung wurden an Stelle des durch Versetzung nach Reichenberg ausgeschiedenen, langjährigen und treuverdienten Obmannes, des Herrn Bahnhofsinspektor Weber, der seitherige Stellvertreter, Herr Stationsassistent Ellfeld in Reitzenhain als Obmann und Herr Bahnmeister Schneider daselbst als Stellvertreter gewählt. — Dem Danke der Ortsgruppe für das verdienstvolle Wirken des Herrn Weber wurde durch Absendung eines Telegrammes Ausdruck gegeben, auf das zur großen Freude der Versammelten noch während der Nachsitzung eine die Ortsgruppe feiernde Antwortdepesche einging. — Der Wittwe des am 18. März d. J. auf der Strecke zwischen Gelobtland und Marienberg tödtlich verunglückten, braven Streckenarbeiters Ramm, welche mit ihren vier unerzogenen Kindern durch den Verlust des Ernährers in bittere Noth gerathen ist, wurde aus den Mitteln der Ortsgruppe eine Unterstützung von 20 Mk. bewilligt.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Horb.

Die am Sonntag, den 17. Mai in der Bahnhofswirthschaft Eutingen abgehaltene Versammlung zu Ehren des früheren Vorstandes, Herrn Verwalter Schirmer, der in nächster Zeit auf seine neue Stelle nach Tübingen verziehen wird, war sehr zahlreich von den Vereinsmitgliedern und ihren Angehörigen besucht. Es war eine würdige, den Verdiensten des Scheidenden entsprechende Feier. Dieselbe verlief auf das Gemüthlichste. Gesang von Liedern und mit Humor gewürzte Pauken fehlten nicht. Nur zu bald zwangen die abgehenden Nachtzüge die Gäste, an ihre Stationsorte zurückzukehren. Einen weiteren Beweis für die Beliebtheit des Herrn Schirmer lieferten die Frauen der Kollegen, welche bei der Abfahrt nach dem neuen Stationsorte den Wagen des Scheidenden festlich bekränzten. Möge Herr Sch. den Bezirksverein Horb, sowie die Station in steter guter Erinnerung behalten. In diesem Sinne rufen wir ein herzliches „Auf Wiedersehn“ zu. B...le.

Bezirksverein Rottweil.

Am Sonntag, den 26. April d. J., fand die Jahresversammlung in Spaichingen statt, welche zahlreich besucht war. Der Jahresbericht wurde gutgeheißen. Die Wahlen fielen wie folgt aus: Vorstand: Herr Werkstättenbuchhalter Schneider, Kassier: Herr Eisenbahnassistent Brion, Kontroleur: Herr Güterverwalter Hamberger, Immendingen, Vertreter für die Landesversammlung, derselbe. — Ferner wurde möglichst zahlreiche Betheiligung am diesjährigen Verkehrsbeamtentag in Konstanz, Entschädigung der Theilnehmer und schließlich Erhöhung des Bezirksvereins-Beitrages von 15 auf 20 Pfg. beschlossen.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Heidelberg.

Unser Vereinsjahr 1895/1896 war glücklich abgelaufen und der im April neu gewählte Gesammtvorstand bot Garantie, daß man der weiteren gedeihlichen Entwickelung des Vereins voll Zuversicht entgegensehen konnte. Da hat wieder einmal das Geschick der Besten einen uns entführt. Unser erster Vorstand, Herr Gustav Zeise, wurde in das große Haus zur Centralverwaltung — ad superos meinte ein Kollege — versetzt. Sein Weggang bedeutet für den Heidelberger Verein — fast möchte ich sagen — unersetzlichen Verlust. War Herr Zeise von jeher ein eifriges Mitglied und hatte er als zweiter Vorstand, dessen Amt er längere Zeit bekleidete, an allen Veranstaltungen den bedeutsamsten Antheil, so war es ihm als erster Vorstand beschieden, das Vereinsleben zu einer Höhe zu bringen, wie es noch keinem seiner Vorgänger gelungen war. Unter seiner Leitung hoben sich die Finanzen, die Standesinteressen wurden mehr denn je ins Auge gefaßt, während Kollegialität und Geselligkeit warme Pflege fanden. Die Mitgliederzahl erreichte die höchste Ziffer seit Bestehen des Vereins. Mit Recht wird deshalb auch der Weggang eines so ersprießlich wirkenden Vorstandes allgemein bedauert. Um der Anhänglichkeit und Verehrung, die er stets genoß, Ausdruck zu verleihen, hatte sich aus dem ganzen Bezirk eine reiche Anzahl von Kollegen im großen Nebenzimmer zum Engel hier eingefunden, um dem scheidenden Freund eine würdige Abschiedsfeier zu bereiten, die auch einen wirklich glänzenden Verlauf nahm. In mehreren Reden wurde der Verdienste des Scheidenden um den Verein gedacht und ihm als Angebinde einige Geschenke, darunter das Bild von Heidelberg, überreicht, dessen Anblick, wie der zweite Vorstand, Herr Fries, ausführte, ihn stets an den Aufenthalt in der lieblichen Neckarstadt erinnern möge. — In bewegten Worten dankte der Gefeierte für die erwiesene Ehre, betonend, daß nur das Interesse für den Verein, dem er für alle Zeit ein gutes Andenken bewahren werde, ihn bei seinen Handlungen geleitet habe. Auf dessen ferneres Gedeihen leere er sein Glas. — Durch schöne Vorträge, ernste und heitere Reden, gewürzt abwechselnd mit Gesang, floß der Abend nur allzu rasch dahin.

Möge das Geschick dem Scheidenden auch in seinem neuen Wirkungskreis günstig sein, uns aber einen würdigen Ersatz für ihn zuführen.

Hessischer Eisenbahn-Beamten-Verein.

Nachstehende Eingabe an das Großh. Ministerium der Finanzen zu Darmstadt um Wahrung der Interessen der Ludwigsbahn-Beamten bei eintretender Verstaatlichung bringen wir hiermit unseren Herren Mitgliedern zur Kenntniß:

„In der Voraussetzung, daß Hohe Großherzogliche Staatsregierung die Hessische Ludwigsbahn in eigene Verwaltung übernehmen wird, um Sich dadurch für alle Zeiten des Besitzes der im Großherzogthum gelegenen verkehrsreichsten Bahnen und der damit verbundenen volkswirthschaftlichen Vortheile zu versichern, wagt es der unterzeichnete Vorstand des Hessischen Eisenbahnbeamten-Vereins in Vertretung von nahezu 500 Mitgliedern und im Interesse von 6000 Beamten und Bediensteten, die in ihrer großen Mehrzahl Hessische Unterthanen sind, Hohes Ministerium ehrerbietigst zu bitten:

1. Die Uebernahme der Beamten nach Maßgabe des Artikels III des Vertrags vom 21. Dezbr. 1875 vornehmen zu wollen, mittelst welchem die Beamten der Oberhessischen Bahnen übernommen worden sind.

Im Anschluß an diesen Punkt bitten wir unterthänigst, die Pensionsverhältnisse so regeln zu wollen, daß es den Angestellten freisteht, unter den seitherigen Bestimmungen zu verbleiben, oder überzugehen in die Pensionsverhältnisse der Großherzoglich Hessischen Staatsdiener.

2. Daß die Uebernahme der Beamten in das Staatsbeamtenverhältniß und die Einrangirung derselben in die bei der Staatsverwaltung bestehenden Dienstkategorien im gleichen Umfang stattfindet, in welchem nach der Dienstpragmatik der Großh.

Digitized by Google

Hessischen Staatsbahn-Verwaltung die dem Personal obliegenden Funktionen durch unmittelbare Staatsbeamte wahrgenommen werden.

3. Daß bei Festsetzung der Anciennetät und des Diensteinkommens im unmittelbaren Staatsdienst innerhalb der Dienstkategorie, welcher die Beamten angehören, die bei der Hessischen Ludwigsbahn zurückgelegte Dienstzeit so angesehen wird, als ob sie im Staatsdienst zugebracht wäre.

4. Daß diejenigen Angestellten, welche zur Zeit der Uebernahme einschließlich ihrer Nebenbezüge ein höheres Einkommen beziehen, als das nach Maßgabe der Anciennetät ihnen ausgesetzte Staatsgehalt beträgt, noch eine Reihe von Jahren eine ausgleichende Entschädigung erhalten; (für einzelne ältere Beamten eine Vergünstigung, wie sie mittelst Ministerialerlasses Nr. 17076 vom 23. Dezbr. 1880, auch den von Preußen zu übernehmenden Gesellschaftsbeamten gewährleistet wird.)

5. Daß diejenigen Beamten, welche die Prüfung für einen bestimmten Dienstzweig bestanden und dadurch ihre Qualifikation nachgewiesen haben, sowie diejenigen, welche bei der Hess. Ludwigsbahn eine Prüfung nicht abzulegen hatten, einer späteren Prüfung nicht mehr unterzogen werden können.

6. Daß die nicht im Arbeiterverhältniß verwendeten Anwärter übernommen und gegen Neueintretende in ihrer Anciennetät nicht zurückgesetzt werden.

Sollte Großherzogliche Staatsregierung nicht in der Lage sein, die Hessische Ludwigsbahn in eigene Verwaltung zu übernehmen — ein Umstand, der alle betheiligten Hessen schmerzlich berühren würde —, dann bitten wir ebenso ergebenst wie dringend:

Hohe Großherzogliche Regierung wolle beim Uebergang der Bahn an die Kgl. Preußische Staatsbahnverwaltung unter Festhaltung des unter 2—6 Erwünschten wohlgeneigtest und im Interesse Ihrer dankbar ergebenen Unterthanen darauf hinwirken:

7. Daß in allen Dienstkategorien, nach Maßgabe des Personalbestandes, jederzeit ein bestimmter Prozentsatz Hessischer Unterthanen zur Anstellung berücksichtigt werden muß.

8. Daß die Uebernommenen nicht außerhalb des derzeitigen Ludwigsbahngebietes versetzt und nur aus zwingenden Gründen ihrer derzeitigen Stellung enthoben werden können.

Beim Uebergang von Theilstrecken in die Königl. Preußische Staatsbahnverwaltung bitten wir unterthänigst, an dem unter 2—6 Ausgesprochenen und ebenso an dem Eventualantrag 8 geneigtest festhalten zu wollen."

Vorstehendes Gesuch ist im Druck erschienen und, soweit der Vorrath reicht, von den Hrn. Bezirksobmännern per Stück zu 10 Pf. zu beziehen. Der Versand erfolgte am 16. ds. Mts. und zwar je ein Abdruck an sämmtliche Mitglieder der 1. und 2. Kammer.

Voraussetzend, daß die Großh. Hessische Regierung beim Abschluß der Staatsverträge die Kammerbeschlüsse zu respektiren haben wird, erhoffen wir von unserer Eingabe einen günstigen Erfolg. Wir hoffen aber auch, daß die Tausende, welche unserer jungen Vereinigung noch fernestehen, in derselben ihre Interessen ebenfalls vertreten finden werden. Möge unser erstes Wirken sie zu der Erkenntniß anregen, daß vereinter Kraft gar oft gelingt, was Einer nicht zu Stande bringt.

Magnus, 1. Vors., Appel, 2. Vors.,
Ferkinghoff, Schriftf.

Chemnitzer Kranken-Unterstützungs-Verein
für Staatseisenbahnbeamte, Expeditionshilfsarbeiter und Diätisten.

Am 30. April hielt der Vorstand seine 3. Quartalssitzung im 23. Vereinsjahre ab. Der vorgetragene und von den Rechnungsprüfern als richtig bezeichnete Kassenbericht weist eine Einnahme von 1365 Mk. und eine Ausgabe von 1221 Mk., mithin einen Zuwachs von 144 Mk. nach, wodurch der Kassenbestand auf 7575 Mk. gestiegen ist. Unter den Ausgaben befinden sich 1065 Mk. für Krankenunterstützung und 100 Mk. Sterbegeld an die Hinterbliebenen zweier verstorbenen Mitglieder. Neu eingetreten sind in diesem abgeschlossenen Quartal 30 Mitglieder. In die in Aussicht genommene Berathung über Verbesserung der „Vereinsbestimmungen" konnte um deßwillen nicht eingetreten werden, weil ein weiterer Berathungsgegenstand als dringlicher erachtet wurde. Es war dies „Festsetzung der Grundzüge zwecks Berathung mit dem Eisenbahnbeamtenverein über Krankenversicherung seiner Mitglieder ev. deren Familienangehörigen." Dieser Berathungsgegenstand gab Veranlassung zu langer, eingehender und lebhafter Aussprache und führte zur einstimmigen Annahme folgender Resolution:

In Erwägung, daß der Eisenbahnbeamtenverein eine Kommission niedergesetzt hat, welche mit den Krankenunterstützungsvereinen in Chemnitz und Dresden in Unterhandlung zu treten hat hinsichtlich der Krankenversicherung der Mitglieder des Eisenbahnbeamtenvereins und womöglich deren Familienangehörigen; in Erwägung ferner, daß an den diesseitigen Vorstand die Verpflichtung herantritt, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, umsomehr, als es der Eisenbahnbeamtenverein aufgegeben hat, die Krankenversicherung seiner Mitglieder selbst in die Hand zu nehmen; in Erwägung endlich, daß diejenigen Grundzüge festzulegen sind, welche in der zu erwartenden Verhandlung unsern Vertretern als Unterlagen zu dienen haben, wird beantragt: Der Gesammtvorstand wolle nachstehende Grundzüge genehmigen und bestimmen, daß dieselben die vorgemeinte Unterlage zu bilden haben. Diese Grundzüge sind folgende:

1. Die Krankenversicherung auf die Familienangehörigen der eigenen, sowie der Beamtenvereinsmitglieder auszudehnen, kann nicht stattfinden, weil die Durchführung unmöglich ist und weil der Verein sich nicht in Unternehmungen stürzen und mit Experimenten befassen kann, durch welche die Existenz des Vereins gefährdet würde.

2. Die Krankenversicherung kann unter besonderen Bedingungen und Bestimmungen auf die sämmtlichen Mitglieder des Eisenbahnbeamtenvereins ausgedehnt werden, soweit dieselben nicht schon dem Chemnitzer oder Dresdner Verein angehören.

3. Die Mitglieder des Eisenbahnbeamtenvereins, soweit dieselben nicht schon den beiden vorgenannten Vereinen angehören, zerfallen in eine Abtheilung A, das sind diejenigen, welche innerhalb der Aufnahmebedingungen unseres Vereins stehen und ohne Weiteres aufgenommen werden können, und in eine Abtheilung B, das sind diejenigen, bei denen die Aufnahmebedingungen fehlen und daher nicht aufgenommen werden können. Diese Abtheilung schließt in sich: Die Fahr- und Maschinenbediensteten, diejenigen, welche die Altersgrenze überschritten haben, und diejenigen, bei denen der Gesundheitszustand ein mangelhafter ist. Da nun den Beamtenvereinsmitgliedern der Abtheilung A der Eintritt in unseren Verein jetzt schon offen steht, wodurch dieselben in alle Rechte und Pflichten unserer übrigen Mitglieder eintreten, so sind dieselben von den mit dem Eisenbahnbeamtenverein zu treffenden besonderen Bedingungen ausgeschlossen und es hat sich die Unterhandlung daher nur auf diejenigen Beamtenvereinsmitglieder zu erstrecken, welche der Abtheilung B angehören.

4. Die Mitglieder des Eisenbahnbeamtenvereins, welche nach 3 in die Abtheilung B gehören, finden Aufnahme, wenn der Eisenbahnbeamtenverein sich verpflichtet, denjenigen Betrag an unsere Vereinskasse zu bezahlen, welchen diese Mitglieder mehr erfordern, einschließlich der antheiligen Verwaltungsspesen, als sie bringen. Es ist daher für diese Mitglieder besonders Buch und Rechnung zu führen.

5. Da der Eisenbahnbeamtenverein eine Garantie für die Mitglieder der Abtheilung B zu übernehmen hat, so bestimmt derselbe a) die Höhe des Eintrittsgeldes, b) die Höhe des Steuersatzes, c) die Altersgrenze, d) ob der Gesundheitszustand dargethan und ein befriedigender sein muß. C und d kommen in Wegfall, wenn der Eisenbahnbeamtenverein die Anmeldung der Mitglieder der Abtheilung B bei unserem Verein selbst bewirkt.

6. Ergiebt der Jahresabschluß, daß die Mitgliederabtheilung B einen Ueberschuß erzielt hat, so sind $^9/_{10}$ hiervon an den Eisenbahnbeamtenverein zu bezahlen, während $^1/_{10}$ unserer Vereinskasse zufließt.

7. Damit der Eisenbahnbeamtenverein immer auf dem Laufenden bleibt, kann derselbe aus seiner Mitte zwei Mitglieder bezeichnen, welche zu den Vorstandssitzungen des Krankenunterstützungsvereins zugezogen werden und dort in Angelegenheiten der Mitgliederabtheilung B berathende und beschließende Stimme haben, auch steht diesen das Recht zu, zu jeder Zeit sich über die Kassenverhältnisse dieser Mitgliederabtheilung zu unterrichten.

8. Die Mitgliederabtheilung B wird aufgehoben, wenn der Eisenbahnbeamtenverein seine Garantie für die Mitglieder dieser Abtheilung zurückzieht.

9. Die mit dem Eisenbahnbeamtenverein getroffenen Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung der im August oder September stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung.

10. Spezielle Ausführungsbestimmungen bleiben vorbehalten.

Wenn wir jetzt schon unseren Standpunkt zu dem gefaßten Beschluß der Abgeordnetenversammlung bezüglich der Krankenversicherung kennzeichnen und damit nicht warten, bis die gewählte Kommission an uns herantritt, so haben wir dazu verschiedene Beweggründe. Wir wollen damit bezwecken, daß bei allen hierbei in Frage kommenden Faktoren im vornherein diejenige Klarheit geschaffen werde, welche erforderlich ist, um das Geplante beurtheilen zu können, und diese Faktoren sind: Die gewählte Kommission, der Hauptvorstand, sowie die Bezirks- und Ortsgruppenvorstände mit ihrer großen Zahl von Mitgliedern des Eisenbahnbeamtenvereins. Wir wollen aber auch unseren eigenen Mitgliedern Beruhigung darüber geben, daß ihr Gesammtvorstand nicht beabsichtigt, sich in Unternehmungen zu stürzen, welche die Existenz unseres Vereins vernichten könnte. Auch glauben wir annehmen zu sollen, daß der mit dieser Darlegung gegebene Fingerzeig den geehrten Mitgliedern der gewählten Kommission, sowie unserem Bruderverein in Dresden nicht ganz unwillkommen sein dürfte. Es ist unsere Ueberzeugung, daß nur auf der in Vorstehendem angegebenen oder einer ähnlichen Basis in die zu erwartende Verhandlung eingetreten werden kann, wenn etwas Ersprießliches erreicht werden soll. Ganz besonders war es uns aber auch darum zu thun, jenes Nebelbild zu zerstreuen,

Digitized by Google

als welches sich die Krankenversicherung der Familienangehörigen darstellt. Es gehören zu einer solchen Versicherung gewaltige Faktoren, wie sie von obrigkeitswegen den Betriebskrankenkassen gegeben sind und wie sie in den engbegrenzten Rahmen einer freien Hilfskasse nicht im entferntesten hineinpassen.

Was bedeutet ein schönes Ideal, wenn es unerreichbar, was eine schöne Idee, wenn sie unausführbar ist? Ferner wurde in jener Abgeordnetenversammlung flüchtig auch die Frage gestreift, ob nicht auf eine Zusammenlegung der beiden, in Chemnitz und Dresden, bestehenden Krankenunterstützungsvereine zugekommen werden könne? Zu dieser Frage hat der Gesammtvorstand unseres Vereins vor Jahresfrist schon Stellung genommen und kam damals, sowie auch heute zu einem entschiedenen „Nein", denn mit Zusammenlegung dieser beiden Vereine würde derselbe Uebelstand geschaffen, nämlich Arbeitsüberhäufung, welchen man anderwärts gerne beseitigen möchte. Zudem befinden sich an den Sächsischen Staatseisenbahnen soviel aufnahmefähige Bedienstete, wie sie die Rahmen der beiden Vereine kaum zu fassen vermöchten, wenn sonst Neigung bei den Betreffenden vorhanden wäre, sich zur Mitgliedschaft zu melden. Und wenn dieses stattfände, würde die dienstfreie Zeit der beiden Vereinsverwaltungsorgane kaum ausreichen, um die laufenden und Verwaltungsarbeiten erledigen zu können, geschweige dann, wenn nur eine Vereinsverwaltung vorhanden wäre. Auch ist nicht zu verkennen, daß die Verfassungen beider Vereine zum Theil wesentlich von einander abweichende Bestimmungen haben, welche namentlich in den Aufnahmebedingungen zum Ausdruck gelangen. Also nochmals, fort mit der zwar schönen, aber undurchführbaren Idee der Krankenversicherung der Familienangehörigen, und fort mit dem ganz unpraktischen Gedanken der Zusammenlegung des Chemnitzer und Dresdner Krankenunterstützungsvereins. Wir hoffen, daß wir in beiden Fragen mit unserem Dresdner Brudervereine eines Sinnes sind und daß wir noch viele Jahre nebeneinander der gestellten schönen Aufgabe auf getrennten Wegen nachgehen können, wie wir es fast 1/4 Jahrhundert schon gethan haben.

Chemnitz, im Mai 1896. **Für den Gesammtvorstand.**
F. Schöffler, Bodenmstr.
z. Z. Vorsteher.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirksverein 53a (Straßburg i. Els.)

Den Herren Vereinsmitgliedern zur Nachricht, daß die nächste **ordentliche Versammlung** in unserem Vereinslokal „Walhalla" Freitag, den 5. Juni ds. Js. abgehalten wird. Tagesordnung: Mittheilungen über den Verlauf der eingeleiteten Schritte zur Bildung eines Landesverbandes. Anfang: Abends 8 Uhr.

Der Vorsitzende. Hoerner.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Leipzig.

Durch die Versetzung einiger Vorstandsmitglieder hat sich die Einberufung von Ersatzmännern an deren Stelle erforderlich gemacht und besteht der Bezirksvorstand nach den neuerdings vorgenommenen Ergänzungswahlen zur Zeit aus folgenden Herren:

Betriebs-Sekretär Hessel, Leipzig I, Vorsitzender,
Bahnmeister Riedel, Leipzig-Connewitz, Kassirer,
Aufseher 1. Kl. Müller, Leipzig I, Schriftführer,
Bahnmeister Hänel, Leipzig I, Bibliothekar,
Stat.-Assistent 2. Kl. Kölz, Ueberg.-Bhf., stellvertr. Vorsitzender,
„ „ 1. Kl. Uhlemann, Plagwitz, stellvertr. Kassirer,
Exped.-Hilfsarbeiter Haubold, Leipzig I, stellvertr. Schriftführer,
Stat.-Assistent 1. Kl. Opitz, Leipzig I, stellvertr. Bibliothekar,
Lokomotivführer Backhaus, Stations-Assistent 1. Kl. Carlowitz, Bureau-Assistent Merkel, Stations-Assistent 1. Kl. Neuhaus, sämmtlich in Leipzig II, Stations-Assistent 1. Kl. Große, Stations-Assistent 2. Kl. Kern, Fahrgeldkassirer Nicolai und Bureau-Assistent Richter, sämmtlich in Leipzig I.

Wir bitten, alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten an Betriebs-Sekretär Hessel — Bauinspektion Leipzig I —, in Kassenangelegenheiten an Bahnmeister Riedel in Connewitz und Bestellungen auf Formulare und Drucksachen an Aufseher 1. Kl. Müller — Leipzig I, Güterbahnhof — zu richten.

Leipzig, den 20. Mai 1896. **Der Bezirksvorstand.**
Hessel. Riedel. Müller.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Gemäß § 16 der Satzungen hat der Landesvorstand beschlossen, die diesjährige **Landesversammlung** am Sonntag, den 21. Juni ds. Js., Vorm. 9 1/2 Uhr in Ulm abzuhalten. Versammlungslokal wird noch bekannt gemacht.

Tagesordnung:

1. Besprechung des Jahresberichts 1895/96.
2. Publikation der Jahresrechnung 1895/96.
3. Entlastung des Landesvorstandes.
4. Wahl eines Mitgliedes des Landesvorstandes und eines Ersatzmannes.
5. Wahl des Aufsichtsraths und der Ersatzmänner.
6. Wahl eines Landeskassiers.
7. Feststellung der Kaution des Landeskassiers; Feststellung der Belohnung desselben; Feststellung der Belohnung des Schriftführers.
8. Genehmigung des Voranschlags über Verwaltungskosten für 1896/97.
9. Antrag des Landesvorstandes:
   Die Landesversammlung wolle sich damit einverstanden erklären, daß sofort nach der satzungsgemäßen Untersuchung der Sterbekassenverhältnisse vom Landesvorstand mit der Erneuerung der Vereinssatzungen begonnen wird und zwar in der Richtung, daß auf Grund derselben die Rechte einer juristischen Person erworben werden können. Dem Landesvorstand wird überlassen, zu vorstehender Arbeit weitere Vereinsmitglieder beizuziehen.
10. Anträge von Crailsheim:
    a) zu § 17 der Satzungen. Der Höchstbetrag des Sterbegeldes möchte von 300 Mk. auf 500 Mk. erhöht werden.
    b) Dem Expedienten a. D. Besch, welcher als unheilbar in der Landerschen Anstalt in Göppingen sich befindet, wolle der außerordentliche Beitrag von monatlich 20 Pf. von Anfang an nachgelassen, bezw. rückvergütet werden. Dieser außerordentliche Beitrag wolle auch allen zur Ruhe gesetzten Mitgliedern erlassen werden.
11. Antrag von Sigmaringen:
    Es soll angestrebt werden, daß die Beförderung sämmtlicher Vereinsschriftstücke, insbesondere aber auch der Einzug der Vereinsbeiträge, gleichwie im Nachbarstaat Baden, auf dienstlichem Wege unentgeltlich geschehen darf.
12. Anträge von Stuttgart:
    a) Der Aufsichtsrath ist anzuweisen, von der Beiziehung eines Sachverständigen zu der nach § 18 der Satzungen vorgesehenen Untersuchung der Bestandsfähigkeit der Sterbekasse vorerst abzusehen, sofern die Kosten 50 Mk. überschreiten würden.
    b) Zu § 2 der Satzungen. Beamte über 50 Jahre oder solche, welche ihrer Gesundheitsverhältnisse wegen zur Betheiligung an der Sterbekasse nicht zugelassen werden können, werden auf Ansuchen als „außerordentliche Mitglieder" gegen eine — auch die Beiträge für Rechtsschutz und Vereinszeitung in sich schließende Gebühr von jährlich ca. 3 Mk. in den Landesverein aufgenommen. Diese Mitglieder haben alle Rechte und Pflichten der ordentlichen Mitglieder, nur daß sie keinen Antheil an der Sterbekasse haben.
    c) Zu § 7 und 17 der Satzungen. Stirbt ein Mitglied, welches bereits die dreijährige Wartezeit hinter sich hat, während der Militärdienstzeit, so erhalten die Hinterbliebenen das halbe Sterbegeld. Hat jedoch das Mitglied seine Beiträge bis zum Tode fortbezahlt, so wird das Sterbegeld unverkürzt ausbezahlt.
13. Bericht über den V. Verbandstag in Wien. Besprechung eines Ausschreibens des Verbandsvorstandes. Wahl der Abgeordneten zum nächsten Verbandstag.
14. Besprechung allgemeiner Vereinsangelegenheiten. Vorschläge eines Ortes für die Landesversammlung 1897.

Die Landesversammlung ist für alle Mitglieder öffentlich, doch haben an der Berathung und Abstimmung nur die Bezirksabgeordneten, sowie Mitglieder des Aufsichtsraths und des Landesvorstandes theilzunehmen. Das Erscheinen der sämmtlichen Bezirksabgeordneten ist dringend erwünscht.

Mit der Landesversammlung wird eine **allgemeine Landesfeier** verbunden und zwar: Nachmittags 1 Uhr gemeinschaftliches Mittagessen im Versammlungslokal, um 4 Uhr Konzert mit Tanzunterhaltung.

Die Aufstellung des Programms für das Konzert hat der Bezirksverein Ulm übernommen.

Es wird zu hoffen sein, daß auch die diesjährige Landesfeier von allen Seiten recht zahlreich besucht wird.

Die Namen der Theilnehmer an dem gemeinschaftlichen Mittagessen wollen einige Tage vorher dem Herrn Eisenbahn-Assistenten Hofmann in Ulm mitgetheilt werden.

Stuttgart, den 23. Mai 1895. **Für den Landesvorstand.**
Fraenkel.

Bezirk Tübingen.

Notiz.

Zum Bericht über unsere Bezirks-Hauptversammlung in Nr. 21 der Vereinszeitung ist zu bemerken, daß als Schriftführer das Mitglied Bühr in Hechingen, als Rechnungsrevisor das Mitglied Zimmermann in Honau gewählt wurde. — Der **Familien-Ausflug** wird Urach zum Ziel haben und voraussichtlich am 14. Juni stattfinden. Die Vorbereitungen zu demselben sind bereits im Gange. -l.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirk Basel.

Sonntag, den 31. ds. Mts. findet ein **Frühjahrs-Ausflug** ins Wehrathal statt. Abfahrt in Basel 1 Uhr Nachmittags, Fahrt bis Schopfheim; Ankunft in Wehr gegen 4 Uhr. Daselbst gemüthliches Zusammensein im Gasthof zum Adler. Rückfahrt 8 Uhr 23 Abends.

Wir laden hierzu die Herren Vereinsmitglieder mit Angehörigen, sowie die Herren Kollegen der Nachbarvereine freundlichst ein. Der Ausflug wird bei jeder Witterung unternommen.

Basel, den 23. Mai 1896. **Der Vorstand.**

Digitized by Google

Nr. 23. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 4. Juni 1896. München.

Das neue Pensionsgesetz in Oesterreich im Vergleich mit dem preußischen.

Mit dem Datum vom 14. Mai d. J. ist in Oesterreich das in den Nrn. 15 u. 16 d. Bls. mitgetheilte neue Pensionsgesetz für die Civilstaatsbeamten und die Diener, sowie deren Wittwen und Waisen verkündigt worden, wird aber durch Kaiserliche Gnade schon vom 1. Mai ab in Kraft treten. Das Pensionswesen in Oesterreich ist, wie die „Beamten-Zeitung" selbst bekennt, nunmehr in einer Art geregelt, welche gerechten Ansprüchen des Staatsbeamtenstandes Genüge leistet.

Wie sehr dagegen unsere preußischen und die deutschen Pensionsverhältnisse mit ganz geringen Ausnahmen überhaupt zurückstehen, das zeigt, abgesehen von einem Vergleich, der durch die Mittheilungen in den Nummern 15 und 16 ermöglicht ist, ein Artikel in einem Berliner Blatte, indem es u. A. heißt: Man ist in Oesterreich zu dem von uns am 1. April 1888 aufgegebenen Grundsatz übergegangen, daß die Staatsbeamten für Pensionszwecke und für Wittwen- und Waisengeld einen fortlaufenden Jahresbeitrag zu leisten haben. Dieser Jahresbeitrag soll, wie früher in Preußen, 3 Proz. des Gehaltes betragen. Dafür sind aber die Pensionen und Wittwengelder bedeutend höher als bei uns. Das pensionsfähige Dienstalter beginnt wie in Preußen mit 10 Jahren, wobei aber Bruchtheile, die 6 Monate überschreiten, als volles Dienstjahr gerechnet werden. Die Pension beträgt bei 10 Dienstjahren 40 Proz., während sie bei uns mit 25 Proz. anfängt. Jedes weitere Dienstjahr steigt die Pension um 2 Proz., so daß der Beamte mit 40 Jahren das volle Gehalt als Ruhegenuß erhält. Hier zeigt sich der erheblichste Unterschied zwischen dem preußischen und dem österreichischen Pensionsgesetz; denn bei uns steigt die Pension jährlich nur um $^1/_{60}$, so daß sie beim 40. Dienstjahre drei Viertel des Gehalts beträgt. Eine höhere Pension kann dann der Beamte nicht verdienen, bekommt also niemals den Genuß eines vollen Gehalts als Pension. Während bei uns Beamte, die das 65. Lebensjahr zurückgelegt haben, ohne Nachweis der Dienstunfähigkeit ausscheiden können, tritt in Oesterreich diese Berechtigung schon beim 60. Lebensjahre und 35. Dienstjahre ein. Jeder Beamte wird sich ausrechnen können, wie erheblich hiernach der Unterschied einer Pension nach dem preußischen und nach dem österreichischen Gesetz sein würde; selbst der Abzug der 3 Proz. vom Gehalt gleicht diesen Unterschied bei Weitem nicht aus. So würde ein Beamter, der 3000 Mk. Gehalt hat und sich nach 16jähriger Dienstzeit pensioniren läßt, in Oesterreich 1560 Mk. und in Preußen 1050 Mk. Pension erhalten. Der Unterschied beträgt also 510 Mk. Die Pensionsbeiträge haben in den 16 Jahren, selbst wenn man annimmt, daß der Beamte während dieser ganzen Zeit 3000 Mk. Gehalt bezogen hat, nur 1440 Mk. betragen, so daß also diese Zuschüsse in 3 Pensionsjahren mehr als ausgeglichen sind. Nach 30jähriger Dienstzeit würde der Beamte bei uns 1750, in Oesterreich 2400 Mk. Pension haben.

Sind hiernach die Pensionsverhältnisse der Beamten in Oesterreich viel günstiger als bei uns, so sind die Pensionen der Wittwen dort nach dem neuen Gesetze geradezu glänzend. Bisher bezogen die Wittwen als Pension ein Drittel des Gehaltes des Mannes, höchstens aber 350 Gulden (600 Mk.). Für die Zukunft soll der Grundsatz, daß die Wittwenpension nach der Pension des Ehemannes berechnet wird, gänzlich verlassen werden, vielmehr ist allen Wittwen, deren Mann eine bestimmte Rangklasse bekleidet hatte, die gleiche Pension zu geben. Hierdurch ist der bei uns so fühlbare Nachtheil, daß die Wittwen junger Beamten, die oft wegen der Erziehung der Kinder und des Mangels ererbten Vermögens die Pension am nöthigsten brauchen, geringere Beträge erhalten als die Wittwen älterer Beamten, fortgefallen. Das Minimum der Wittwenpension beträgt für die in die Klasse der Diener gehörenden Beamten 200 Gulden, für alle übrigen, auch für die Wittwen der pensionirten Beamten, beträgt sie 400 Gulden gleich 680 Mk. Diese niedrige Pension erhalten aber, wenn die Beamten im Dienst gestorben sind, nur die Wittwen von Beamten der 11. Rangklasse, deren Gehalt unter 1000 Gulden betragen hat, für die höheren Rangklassen steigen die Pensionen erheblich, so daß sie bei den Beamten der 8. Rangklasse (1300—1500 Gulden Gehalt) bereits 700 Gulden betragen. Bei uns beträgt das Wittwengeld nur den dritten Theil der Pension, die der Mann bei seinem Tode erdient hat. Das Minimum ist auf 160 Mk., das Maximum auf 1600 Mk. festgesetzt. Die Unzulänglichkeit dieser Wittwenpension liegt auf der Hand. Die Wittwe eines Beamten, der einschließlich des anrechnungsfähigen Wohnungsgeldzuschusses 2400 Mk. Gehalt gehabt und 10 Jahre gedient hat, erhält 200 Mk. Wittwenpension; in Oesterreich würde sie 700 Gulden (1190 Mk.) erhalten! Das Waisengeld soll wie bei uns ein Fünftel der Wittwenpension betragen, wird aber bis zum 24. Lebensjahre gezahlt, während es bei uns schon beim 18. aufhört. Auf weitere Unterschiede wollen wir nicht eingehen; aus dem Gesagten ist zur Genüge ersichtlich, wie viel besser die pensionirten Beamten, besonders die Beamtenwittwen in Oesterreich gestellt sind. Vielleicht giebt das österreichische Gesetz Veranlassung, auch unser Pensionsgesetz nach manchen Richtungen hin einer Revision zu unterwerfen.

Dieses Vorgehen der österreichischen Regierung ist ein Zeichen tiefgehenden Verständnisses für das, was dem Beamten Noth thut und was zugleich geeignet ist, das dienstliche Interesse zu fördern. Der deutsche Beamte ist genöthigt, sich in Grenzen der Möglichkeit und der Nachsicht wohlwollender Vorgesetzten im Dienst zu

Digitized by Google

erhalten, weil er den Mehrbetrag des Gehaltes gegen die Pension nicht entbehren kann. Das schädigt den Dienst, der heute mehr als je frische und ungebrochene Kräfte erfordert. Der deutsche Beamte kann von seinem Diensteinkommen nicht soviel zurücklegen, um den Unterschied zwischen Gehalt und Pension auszugleichen. Denn seit dem Jahre 1879 ist zwar durch den Ausbau des direkten Steuersystems eine allgemeine Preiserhöhung der Lebensbedürfnisse eingetreten und an maßgebender Stelle wiederholt das Bedürfniß anerkannt, den Beamten für die Mehrausgaben durch eine allgemeine Besoldungsaufbesserung zu entschädigen, doch ist die ungünstige Finanzlage der Befriedigung des Bedürfnisses in vollem Umfange bisher hinderlich gewesen. Sollte die Finanzlage Oesterreichs wirklich soviel günstiger sein als die Deutschlands und der Einzelstaaten?

Wenn zwei dasselbe thun . . . . . *)

(Erwiderung auf die Entgegnung in Nr. 15: Eine Verwaltungs-Neuordnung bei den Sächsischen Staatsbahnen in Sicht?)

„Sind das nicht dieselben Wege, die gleichen Forderungen von Technikern selbst zur Sprache gebracht?" So lautet die Schlußfolgerung, die eine Entgegnung in Nr. 15 dieser Blätter auf unseren Artikel in Nr. 9 über die Schrift: Beitrag zur Neuorganisation der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung zwischen unserem Artikel und einem früher erschienenen Artikel in der Deutschen Bauzeitung über die Ausbildung der höheren Eisenbahnbetriebsbeamten zieht. Wir sagen: nein. Denn, obgleich vom beiderseitigen Standpunkt anerkannt wird, daß die Ausbildung für den höheren Eisenbahndienst nur die Besetzung der oberen Stellen für die Verwaltung und die mittelbar interessirten Kreise der Transportnehmer derzeit nicht die zweckmäßigste ist, so ist doch der Boden, dem diese Erkenntniß entspringt und aus dem heraus Reformen geschaffen werden sollen, ein grundverschiedener. Hier der Techniker, dem traditionell die spätere Leitung im Eisenbahnbetriebe derzeit dedizirt ist, und hier der Berufs-Betriebsbeamte, der um Anerkennung seiner langjährigen Praxis durch Berufung in leitende Stellen ringt. Es entsteht die Frage: Welche von beiden Klassen, die augenblicklich hier in Frage kommen (der Jurist erscheint als Dritter im Wettstreite), besitzt zur Zeit vermöge ihrer vorangegangenen Ausbildung und ihrer individuellen Befähigung das größte Anrecht zur Leitung des Betriebsdienstes? Die Antwort ist für uns nicht schwer. Sie ist uns unwillkürlich gegeben in dem Satze des schon erwähnten entgegnenden Artikels in Nr. 15: „Weshalb soll der Techniker das, was die Stationsbeamten empirisch lernen, nicht auch begreifen und beurtheilen können?" Hier wird mit diesem Satze konstatirt, daß zu dem Zeitpunkte, mit dem die Uebernahme einer leitenden Stellung erfolgt, der Techniker erst anfängt, die zur Verwaltung des übertragenen Amtes erforderlichen Kenntnisse sich nach und nach zu erwerben, während der Betriebsbeamte sich bereits im Vollbesitz dieser Kenntnisse befindet. Ein weiterer Kommentar ist unseres Erachtens hierzu überflüssig. Es mag wohl an manche Ohren seltsam klingen, wenn auch der Betriebsbeamte im Reigen der leitenden Faktoren mitspielen will. Aber ist es nicht ein durch die Verhältnisse gegebenes, ganz natürliches Verlangen? Sehr richtig ist bereits an anderer Stelle hervorgehoben worden, daß die Betriebsbeamten Jahrzehntelang bescheiden genug waren, sich nicht über das zu erheben, was ihrem Wirkungskreis unmittelbar zugetheilt war, und in breiteren Schichten ist man dadurch zu dem Glauben verleitet worden, als wäre es unmöglich, die Grenzen der Wirksamkeit der Betriebsbeamten zu erweitern. Ja, daher klingt das Lied so wunderbar, wenn sie jetzt Anspruch auf ihre natürliche Berufung erheben. Der in der Praxis stehende Beamte ist die Seele des Betriebes. Ohne sie, die Seele, ist die ganze Institution ein hohles Gerippe ohne organische Kraft. Ihre weitere Bestimmung ist aber, daß sie in dem physischen Veränderungsprozesse das alte Kleid abstreift und in höhere Sphären aufsteigt.

Wir erheben auch heute noch mit Nachdruck die Forderung nach Berücksichtigung der Betriebsbeamten in der künftig neugeordneten Verwaltung der Sächsischen Staatseisenbahnen und zwar auch schon jetzt, solange eine fachakademische Ausbildung nicht die Voraussetzung zur Leitung höherer Stellen bildet. Um uns nicht weiter dem Verdacht auszusetzen, als „wollten wir unser Wissen in das günstigste Licht setzen", sei hier nicht erörtert, in welcher Form, die ja nebensächlich ist, die Betriebsbeamten in den höheren Stellen verwendet werden könnten, obgleich wir andererseits wieder den Vorwurf des Verfassers des eingangs citirten Artikels auf uns laden, wichtige Fragen, Vorschläge zu einer Abänderung ꝛc. unberührt zu lassen, wir stellen nicht die förmliche Gestaltung der Dinge, sondern das Wesen der Sache in den Vordergrund und meinen, wo der Wille vorhanden ist, wird sich mit Leichtigkeit auch die Form finden lassen. Wenn schon unsere Forderung nach fachakademischer Ausbildung von technischer Seite als beachtenswerth anerkannt wird, so hat man aus unserer Kritik einen Gegenvorschlag doch nicht herauszufinden vermocht. Nun unseres Erachtens würde die Durchführung unseres Verlangens so gewaltige Umwälzungen im Gefolge haben, daß weitere Gegenvorschläge dadurch vollständig in sich zusammenbrächen.

Der Plan einer fachakademischen Ausbildung würde sich vielleicht in folgender Weise durchführen lassen: Jedem Anwärter könnte es freistehen, in die höhere Karriere überzugehen oder seine Laufbahn als Subalternbeamter zu beschließen. Der mit der Reife der höheren Schule in den Eisenbahndienst eintretende Anwärter wäre vielleicht ein Jahr diätarisch zu beschäftigen, hätte dann vier Jahre als verpflichteter Hilfsarbeiter in den verschiedenen Dienstzweigen thätig zu sein und mit Vollendung des fünften Dienstjahres (das Diätarjahr eingerechnet) die Prüfung zum Stationsassistenten abzulegen, von deren Bestehen es abhängig zu machen sein würde, ob er zum Studium für das Eisenbahnfach zugelassen werden kann. Hat der Anwärter diese Prüfung mit Erfolg bestanden, so würde er seine Ausbildung in unmittelbarem Anschluß hieran in sechs Semestern Hochschulstudium, die für die durchzunehmenden, von uns schon bezeichneten Fächer wohl genügen

*) Wegen Raummangels unlieb hinausgeschoben.
D. Schriftleitung.

„Der süße Fratz".

Unter diesem Titel erschien im Jahre 1894 von Dr. Franz Koppel-Ellfeld, dem Intendanzrath des Königlichen Hoftheaters zu Dresden, in der Monatsschrift „Nord und Süd" ein Roman, der wegen seiner packenden Einleitung, der Beschreibung einer Eisenbahnfahrt von Freiberg nach Dresden, allgemeines Interesse erweckte. Das Thun und Treiben des Lokomotivführers und Heizers während ihrer Fahrt auf der Lokomotive ist in diesem Einleitungskapitel — übrigens dem literarisch bedeutendsten Theile des ganzen Romans — so realistisch-lebendig geschildert, daß der literaturkundige Leser unwillkürlich an die einst weltbekannten Gartenlauben-Artikel des großen Technikers und Eisenbahnschriftstellers Max Maria von Weber erinnert wird.

In Folge dieser Erinnerung nimmt der Leser endlich das leider fast vergessene Buch zur Hand, in welchem im Jahre 1883 diese Artikel Webers gesammelt und unter dem Titel „Vom rollenden Flügelrade" veröffentlicht worden sind. Der Blick fällt zufällig auf die Skizze: „Eine Winternacht auf der Lokomotive". Meisterhaft beginnt Max Maria von Weber (Seite 228): „Rabenfinster, sturmtobend, schneedurchrieselt liegt die Nacht vor dem Führer, kaum den Schornstein seiner Maschine kann er sehen. Welche Gefahren birgt diese Finsterniß für ihn? Hat ein Arbeiter eine Hacke auf der Bahn liegen lassen? Hat der Sturm einen Signalbaum umgelegt oder — „Donnerwetter!" fährt der Leser auf, das habe ich doch „schon" in dem Roman von Koppel-Ellfeld gelesen! Aergerlich greift er noch einmal nach der Koppel-Ellfeld'schen „Novität ersten Ranges", wie der Verleger sagt, und vergleicht — Folgendes:

Max Maria von Weber.	Franz Koppel-Ellfeld.
S. 228: Rabenfinster, sturmtobend, schneedurchrieselt liegt die Nacht vor dem Führer, kaum den Schornstein seiner Maschine kann er sehen. Welche Gefahren birgt diese Finsterniß für ihn? Hat ein Arbeiter eine Hacke auf der Bahn liegen lassen? Hat der Sturm einen Signalbaum umgelegt oder einen Wagen von einer Station auf die Bahn hinausgetrieben? Hat der Druck der Schneewehen die Telegraphenleitung gestürzt? Oder ist nur eine Ausweichung nicht auf dem rechten Geleise? Hat eine aus dem Boden sickernde Quelle einen Eisklumpen auf dem Geleise gebildet?	S. 300. Ein rabenfinsteres, sturmtobendes Chaos lag die Nacht vor ihnen, kaum den Schornstein der Maschine konnten sie erkennen . . . Hat ein Arbeiter eine Hacke auf der Bahn liegen lassen? Hat der Sturm einen Signalbaum umgelegt oder einen Wagen von einer Station auf die Bahn hinausgetrieben? Hat der Druck der Schneewehen die Telegraphenleitung zu Fall gebracht? Ist irgend eine Ausweichung nicht auf dem rechten Geleise? Hat eine aus dem Boden sickernde Quelle einen Eisklumpen auf dem Geleise gebildet?
. . . und wenn er jetzt den Regulator weiter öffnet und die Maschine, schneller und schneller puffend und keuchend, in die kompackte Finsterniß der Nacht, in der	Er muß immer und immer daran denken und dennoch mit ruhiger Hand den Regulator weiter öffnen und die keuchende Maschine immer rastloser in die unheimliche Finster-

Digitized by Google

würden, zu beschließen. Auch bei diesem Abgange wäre selbstverständlich die übliche Prüfung abzulegen. Hiernach würde der Kandidat nach in Summa 8 Jahren sofort als Stationsassistent im Eisenbahndienst zur Anstellung zu gelangen haben und sich vorläufig mit seinen gleichalterigen Kollegen wieder auf gleicher Stufe befinden. In den folgenden Jahren müßte er aber dann die einzelnen Stufen schneller durchlaufen wie die übrigen. Allerdings müßte bei dem in dieser Weise vorgebildeten Beamten nach der Meinung der gegnerischen Seite noch „die nöthige Begabung" vorauszusetzen sein, sonst wäre sein Studium eitel Dunst gewesen, die Techniker dagegen können abnorme Menschen sein, das beeinflußt ihr weiteres Fortkommen in keiner Weise. Man ersieht daraus, mit welch' ergötzlichen Mitteln dagegen angekämpft wird, um jede Regung niederzuhalten, die, obschon berechtigt, nicht in den Kreis gewisser Ideen paßt. „Der Knabe Karl fängt an, mir fürchterlich zu werden."

Zu welchem Zweck übrigens die Autorenidentität der in Rede stehenden Broschüre in dem Artikel in Nr. 34 der Deutschen Bauzeitung hervorgehoben wird, vermögen wir nicht einzusehen. Außer der bezeugten Identität haben sie so gut wie gar nichts gemein. Vergleicht man beide gegenseitig, so gewinnt man die Ueberzeugung, daß derselbe Verfasser in der zwischenliegenden Zeit in seinen Forderungen maßvoller nicht geworden ist. Während im Jahre 1894 die Schäden, die der Ausbildung der Techniker für den Betrieb anhaften, mit angenehm berührender Offenheit dargelegt werden und hieraus von selbst die Folgerung entsteht, daß der Techniker nicht mit der nöthigen Vorbildung in den Betriebsdienst eintritt, wird dieser Gegenstand in der letzthin erschienenen Schrift kaum berührt, es erscheint uns vielmehr in derselben ein mit möglichst allen Fähigkeiten ausgestatteter Betriebsbeamter technischer Abkunft. Woher nun diese Umwandlung in den Anschauungen in einer Zeit, in der doch die Ausbildungsweise durchaus nicht verändert wurde? Wenn uns dann weiter vorgehalten wird, wir wären auf die wichtigste Frage der Schrift, ob die dermalige Organisation auf der Höhe der Zeit stehe, gar nicht eingegangen, so ist uns diese Frage einfach unverständlich im Hinblick auf unseren Artikel in Nr. 9, den als leitender Gedanke nur die Neugestaltung der jetzigen Verhältnisse und die Erhebung betrieblicher Elemente in die leitenden Stellen durchzieht. Der Umstand, daß zur Zeit die führenden Stellen zum guten Theil mit Technikern besetzt sind, giebt keinen Anhalt dafür, daß das Bestehende nicht verbesserungsfähig sei. Zum Beleg, daß die Techniker das vorherrschende Element auch in Zukunft in Sachsen zu bilden hätten, erfolgt Berufung auf die preußischen Verhältnisse, die bis jetzt nirgends Anstoß zur Aenderung der getroffenen Einrichtungen gegeben hätten. Nun, hierüber sind wir nach den uns vorliegenden Berichten doch etwas anderer Meinung. So ganz zufrieden, wie es der Verfasser in Nr. 15 darzustellen sucht, betrachtet man die neugeschaffenen Verhältnisse an verschiedenen und auch an maßgebenden Stellen in Preußen noch nicht. Selbst der Eisenbahn-Minister äußerte ja: „Wir bilden uns auch gar nicht ein, etwas Gutes geschaffen zu haben." Auch in unserer Fachliteratur haben sich bereits Stimmen vernehmen lassen, die noch etwas Anderes thun, als der jetzigen Organisation rückhaltlos zustimmen. Allerdings bis an manche Ohren werden diese Stimmen kaum dringen, da muß man sich frei über seinen einseitigen Standpunkt erheben und den Ring von Vorurtheilen hinwegräumen, von dem man eingeschlossen ist.

Zum Schluß wollen wir noch auf den „Irrthum", dessen wir mit unserer Behauptung, die finanzielle Lage habe in Preußen den Anstoß zur Neuordnung gegeben, eingehen, der aber, wie gleich ersichtlich ist, nicht uns zur Last fällt. Aus den authentischen Quellen, die uns hierüber zur Verfügung stehen, greifen wir die Denkschrift an die preußische Ständeversammlung heraus, in der es wörtlich heißt: „Der mit der Errichtung der Betriebsämter verbundene erhöhte Aufwand an persönlichen und sachlichen Kosten sollte durch eine größere Wirthschaftlichkeit der Betriebsverwaltung, welche man von der Wirksamkeit der neu gebildeten Behörden erwartete, ausgeglichen werden. Die in dem fast 14jährigen Zeitraum seit Einführung der gegenwärtigen Organisation gemachten Erfahrungen haben diese Erwartung nicht in allen Punkten, insbesondere aber nicht bezüglich des wirthschaftlichen Ergebnisses der Verwaltung bestätigt. Das ungünstiger werdende Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen müßte nothwendig zu Untersuchungen darüber Anlaß geben, auf welche Ursachen diese für die Staatsfinanzen bedenkliche Erscheinung zurückzuführen sei. Zur Beurtheilung dieser Frage erschienen besonders die Verhältnisse bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen geeignet . . . . . Nach dem Ergebniß dieser Ermittelungen kann nicht geleugnet werden, daß die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen im Vergleich zur Verwaltung der Reichsbahnen und auch für sich betrachtet, zu theuer wirthschaftet."

Und über den finanziellen Erfolg der Maßnahme sagte Herr Minister Thielen am 22. Febr. d. J. im Abgeordnetenhause: „Wir beschäftigen 3150 Beamte weniger. Der Minderaufwand für diese beläuft sich auf etwa 7 Mill. Mk. Davon kommen schon jetzt 4 Millionen zur vollen Geltung." Hierzu kommt noch die erhebliche Ersparniß, die durch die Geschäftsvereinfachung erzielt wurde, und der augenblickliche Erfolg ist festgelegt.

Ein weiterer Beleg hierfür ist die Etatvorlage für 1896/97, welche folgende Stelle enthält: „Die eingreifende Umgestaltung und Vereinfachung des Etat- und Finanzwesens hat wesentlich zur Verminderung der Verwaltungskosten beigetragen, wie die dadurch erzielten wirthschaftlichen Vortheile an den bisherigen Finanzergebnissen der Eisenbahnverwaltung deutlich erkennen lassen." H.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Schmalspurige Eisenbahnen in Deutschland 1884/85—95. Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden, der Reichsaufsicht unterstehenden Schmalspurbahnen — also ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen — die zu Ende des Betriebsjahres 1884/85 im Ganzen 322,60 km betrug, ist bis

---

das Heulen des Sturmes auch jeden Warnruf der Signale verschlingt, hineinjagt . . .

Den Blick . . . auf den engbegrenzten Schein gerichtet, den die Laternen der Lokomotive mit zitterndem, blau hingezogenem Strahl auf die Bahn werfen, und der beim windschnellen Laufe der Maschine die Pfähle der Telegraphenleitung in gerade herabschießende Blitze wandelt und Bahnhäuser, Wasserkrahne, Gebüsch, Felswände, Brücken wie in wilder Hast auf ihn losstürmende Phantasmagorien aus der Nacht emportauchen und eilends wieder versinken macht. —

S. 229: „Feuern!" ruft er, nachdem der Flug eine Viertelstunde gedauert, seinem Heizer durch den Sturm zu, der durch den Lauf der Maschine vermehrt, den Schall vom Munde jagt, so daß das noch dazu vom Prasseln, Zischen, Klappern und Heulen übertäubte Wort kaum das Ohr des Nächststehenden zu erreichen vermag. — Der Heizer steht träumend vor sich starrend, am Hemmapparat (der Bremse) des Tenders und hört ihn nicht. „Gärtner, Feuern!" schreit ihm nun Zimmermann zu, ihm die Hand auf den Arm legend. Dieser fährt empor und greift nach der Kohlenschaufel, während der Führer die Thür der Lokomotivfeuerung aufreißt. Ein ungeheurer glänzender Lichtbündel fährt aus der weißglühenden Feuermasse durch die Thür fast senkrecht nach dem Himmel empor, verwandelt die Dampfmasse in eine wilde, rothglühende Jagd der Hölle und berührt mit seinem Strahlenbüschel das tiefhinziehende Schneegewölk.

S. 231 und 233 f.: Der Sturm hat aufgefrischt. Von unten nach oben stürzenden Kataraкten ähnlich, jagte er von den großen Flächen der Dammböschungen den staubartigen, feinen kalten Schnee empor, der auf der Fläche der Bahn wie in wilden Wogen dahinjagt, deren Brandungen an die eilende Maschine anschlagen und, hoch über ihren Schornstein hinwirbelnd, die stillen Nischen der Nacht hineinjagen, in welcher das Heulen des Schneesturmes jeden Warnruf der Signale verschlingt.

Den Blick . . . . auf den engbegrenzten Schein, den die Laternen der Lokomotive in hinzitternden bläulichen Strahlen auf die Schienen werfen und der beim windschnellen Dahinsausen des Zuges die leuchtenden Stangen der Telegraphenleitung in ebenso viel grelle, herabschießende Blitze verwandelt und Bahnhäuser, Wasserkrahne, Felswände, Gesträuche, Brücken wie lauter in wilder Jagd dahinstürmende Visionen aus dem dunklen Schooß der Nacht jäh emporzucken und ebenso jäh wieder im finsteren Nichts verschwinden läßt. —

S. 301: „Feuern!" ruft er mit einem Mal dem Heizer zu. Der durch den Gegenflug der Maschine verdoppelt rasende Sturm zerrt den Schall vom Mund weg, das Prasseln, Zischen, Klappern und Heulen hat den Zuruf übertäubt; wie im Traum vor sich hinstarrend, lehnt der Heizer am Bremsapparat des Tenders und hat offenbar nichts gehört. „Feuermann! Feuern!" ruft der Führer lauter, und die kräftige Hand legt sich schwer auf den Arm des Heizers. Erschrocken fährt dieser in die Höhe und greift nach der Kohlenschaufel, während der Führer die Thüre der Feuerung aufreißt. Ein blendendes Strahlenbündel schießt aus der weißglühenden Feuermasse schier senkrecht in die Höhe, verwandelt die Dampfmasse in einen phantastischen Höllenbreughel und läßt das Schneetreiben wie einen teuflischen Hexensabbath um die Maschine herum erscheinen.

S. 304 f.: Der Sturm hatte bedenklich aufgefrischt. Von unten nach oben läßt er jetzt den feinen, kalten Schnee in wilder Brandung an die eilende Maschine anschlagen, so daß sich förmliche Schneesturzwellen über den Schornstein und das Schutzdach mit solcher Gewalt ergießen, daß die beiden Männer sich jeden Augenbick am Geländer festhalten müssen, um nicht, wie auf

Digitized by Google

Ende 1894/95 auf 1353,18 km, also auf das 4,2 fache gewachsen.

Von den Schmalspurbahnen waren 598,99 km (257,94) Staatsbahnen und 754,19 km (64,66) Privatbahnen, wovon 21,45 km (7,00) unter Staatsverwaltung standen.

789,83 km hatten eine Spurweite von 1,00 m
6,61 „ „ „ „ „ 0,90 „
193,50 „ „ „ „ „ 0,785 „
363,24 „ „ „ „ „ 0,75 „

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Betriebsjahre 1894/95 290 Lokomotiven, 778 Personenwagen und 5804 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1884/85 nur 69 Lokomotiven, 97 Personenwagen und 3194 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1884/85 886,613 Nutz- und 24,067,362 Wagenachskilometer, im Jahre 1894/95 5,604,574 bezw. 81,578,181, mithin bei den Nutzkilometern ein Mehr von 532 Proz. und bei den Wagenachskilometern ein solches von 239 Proz.

An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1884/85 im Ganzen 17,98 Mill. Mk. und auf 1 km der Eigenthumslänge 52,644 Mk., im Jahre 1894/95 dagegen 79,26 Mill. Mark bezw. 58,571 Mk. Es sind sonach nicht nur die Gesammtbaukosten, und zwar um 340,8 Proz., sondern auch die kilometrischen Kosten, und zwar um 11,3 Proz., gestiegen.

Die Betriebseinnahmen sind von 1,43 Mill. Mk. im Jahre 1884/85 auf 6,69 Mill. Mk., also um 367,8 Proz., und die Betriebsausgaben von 0,67 auf 4,71 Mill. Mk., mithin um 603 Proz. gestiegen.

Die Ausgaben sind also stärker gewachsen, als die Einnahmen, weshalb der Betriebsüberschuß nur um 160,5 Proz. — von 0,76 auf 1,98 Mill. Mk. — zugenommen hat.

Vereinswesen.

Bayern. Der „Bayrische Verkehrs-Beamtenverein", welcher aus Beamten der Post und der Eisenbahn besteht, hat am 25. April seine General-Versammlung in Augsburg abgehalten. Etwa 200 Abgeordnete nahmen Theil. Nach dem Jahresbericht wuchs das Vereinsvermögen im letzten Jahre von 16045,45 Mk. auf 24918,25 Mk. an; die Mitgliederzahl stieg von 5207 auf 5568. Die vom Verein eingerichteten Unterrichtskurse finden allgemeinen Anklang, da sie sich von großem Werth zeigen. Was die einzelnen Positionen der Vereinseinnahmen betrifft, so ist zu bemerken, daß an Mitgliederbeiträgen 12212 Mk. eingingen, an Aufnahmegebühren 1054 Mk. Der Reservefonds ist auf 7276,67 Mk. angewachsen. Die Einnahmen aus dem Vereinsorgan betrugen 17746,95 Mk. und verblieb ein Ueberschuß von 3398,98 Mk., welcher dem Vereinsvermögen zugewiesen wurde. Die Wittwen- und Waisenkasse des Vereins kann auf ein sehr günstiges Geschäftsjahr zurückblicken, sowohl bezüglich der großen Zunahme des Vereinsvermögens, als auch hinsichtlich des Anwachsens der Mitgliederzahl. Das Vermögen der Kasse betrug Ende 1895 282626,49 Mk. und bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Mehrung von 55938,68 Mark. Unter den Einnahmen erwähnen wir 6225,89 Mk. Geschenke und 92177,43 Mk. Mitgliederbeiträge. Die Ausgaben betrugen 14559,65 Mk., worunter 8000 Mk. für einmalige Unterstützungen. Todesfälle kamen 18 vor. Die Mitgliederzahl ist von 1165 auf 2066 gestiegen. Die Spar- und Vorschußkasse des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins hat im Geschäftsjahr 1895 einen Zugang von 351 Mitgliedern zu verzeichnen gehabt. Die Kapitalseinlagen haben am Schluß des Jahres 1895 die Summe von 239533 Mk. erreicht, während die jederzeit kündbaren Spareinlagen die Höhe von 75840 Mk. aufweisen. Der Gesammtumsatz belief sich auf 831899 Mk., d. i. gegen das Vorjahr eine Mehrung von 105855 Mk. An Zinsen wurden 27345,65 Mk. vereinnahmt. Der Reservefonds der Kasse beträgt jetzt einschließlich der Fonds für zinsfreie Darlehen 15366,74 Mk. Mit Beginn des neuen Geschäftsjahres wurde der Zinsfuß für Darlehen auf 5, 4½ und 4 Proz., je nach der Rückzahlungsweise, herabgesetzt. Als Vorort für die nächstjährige Delegirtenversammlung wurde Weiden bestimmt.

Personalnachrichten.*)

b. Aus Württemberg. In jüngster Zeit hat der Tod zwei Männer hinweggerafft, welchen wegen ihres jahrelangen Arbeitens im Dienste der Eisenbahnverwaltung auch in den Verkehrs-Blättern eine Erwähnung gebührt. Es sind dies: Baudirektor a. D. v. Morlok und Direktor a. D. v. Knapp. Morlok war bereits beim Bau der ersten württembergischen Bahn thätig; in den 50er Jahren fertigte er mehrere neue Bahnprojekte aus, im Jahre 1858 wurde er zum Mitglied der Eisenbahnbau-Kommission bestellt. Unter seiner Oberleitung wurden die Rems-, Brenz-, obere und untere Jagstbahn, die Tauber-, Gäu- und Kinzigbahn (1861—1886) erbaut. Besonders galt Morlok als Autorität im Hochbau, und hier setzte er sich im Stuttgarter Personenbahnhof ein schönes Denkmal; auch die 200 Familienwohnungen an der Bahnhofstraße in Stuttgart, in zierlich gebauten Häusern zu einem „Dörfle" vereinigt, sind sein Werk. Als Mitglied unserer Abgeordnetenkammer trat er schon in den 70er Jahren kräftig für den rentableren Sekundärbahnbau ein. Nach seiner im Frühjahr 1886 erfolgten Pensionirung erschien von ihm eine Geschichte über die Entwickelung unserer Eisenbahnen (Deutsche Verlags-Anstalt 1890). Im vorigen Herbst wohnte Morlok noch den Jubiläums-

*) Nachrichten über 50jährige Dienstjubiläen, Todesfälle verdienter Beamten und sonstige bemerkenswerthe Vorgänge aus dem Beamtenleben sind stets erwünscht. D. Schriftl.

Männer mit immer neuen Fluthen von stechenden Eisnadeln überströmen oder sich an windstillen Orten heimtückisch zu lockeren Windwehen zusammenlagern. Im voraneilenden Lichte der Lokomotiv-Laternen prallen diese plötzlich wie weiße, über die Bahn liegenden Mauern gespenstisch aus der Nacht empor und jagen dem beherztesten Führer jedesmal, wenn er mit seiner Lokomotive in die weiche, unheimliche Masse hineinstürmt, einen Schauder durch die Seele. Hoch bäumen sie sich vor der wild durchbrechenden Maschine auf, diese mit solchen Schneemassen überschüttend, daß die Männer auf derselben sich am Geländer festhalten müssen, um nicht durch ihren wuchtigen Schlag herabgeschleudert zu werden. . . . „Es schneit stark," sagen die Passagiere . . . „Wir fahren schlecht," fügen sie, gähnend nach der Uhr sehend, hinzu . . . „Es ist ein polizeiwidrig scheußliches Wetter, Baronesse!" sagt beim ersten trübseligen Tagesgrauen der Gardekapitän Graf Pressel im geheizten Batardcoupé erster Klasse . . . zu hoher See, über Bord geschleudert zu werden. Dabei hat sich der Schnee an windstillen Orten heimtückisch zu lockern Windwehen zusammengelagert, und jedesmal überläuft den beherzten Führer ein Schauder, wenn im fahlen Schein der Lokomotiv-Laternen plötzlich die weißen, über die Bahn ragenden Mauern gespenstisch vor ihm auftauchen und die Maschine in die weiche, unheimliche Masse hineinschneidet . . . . In einen Wirbelsturm von Eisnadeln und Schneestaub ganz eingehüllt, keucht und hetzt die Maschine dahin . . . . Die Kommerzienräthe im Coupé erster Klasse . . . . „Wir fahren schlecht. Der Dienst könnte etwas strammer gehandhabt werden!" . . . . Im Halbcoupé nebenan suchte Graf Rassulow das junge Mädchen, . . . mit schönen Worten zu trösten und heiter zu stimmen . . . . „Wenn nur alles gut abläuft. Wenn nur kein Unglück geschieht!" Der Graf in seinem Leichtsinn bezog die Aeußerung auf die naheliegende Angst des Mädchens vor einem Eisenbahnunglück, weil gerade eine Schneewehe mit einer jungen Dame . . . „Sehen Sie, Baronesse, dieses Schneetreiben! man kann nicht drei Schritte weit sehen . . . Wenn die Burschen vorn auf der Maschine nur tüchtig aufpassen, sonst kann bei solchem Wetter, weiß Gott, Malheur passiren!" — „Ach, diese Leute sind das wohl gewohnt . . . Die Eisenbahndirektion sollte noch weit strenger gegen diese Maschinenkerls sein."

Seite 232 f.: . . . . Aus dem Schornstein, von den Sicherheitsventilen, der Pfeife, den Pumpen spritzt Wasser fein zertheilt ab, das hier an der Maschine herabrieselt und an ihren außenliegenden Organen gefriert oder vom Sturme weggeblasen wird, dort aber Pelz, Mütze und Gesicht der Männer überspritzt, die schweigend auf dem Trittbrett stehen. Nach und nach behängt sich die Maschine mit schweren Eiszapfen, dicke Eisbuckel wachsen selbst an ihren schnellstgedrehten, am raschesten schwingenden Organen, alle Zwischenräume füllen sich mit hartgefrorenem Schnee und der Blick in die Theile der fürchterlichem Anprall an das Coupéfenster schlug, und äußerte verächtlich: „Das Bißchen Schneesturm! Was soll denn passiren? Die beiden Tölpel da vorn an der Maschine werden schon aufpassen."

S. 305: Hans sah mit Schrecken, wie die Lokomotive sich immer mehr mit einer Eiskruste überzog. Das aus dem Schornstein, von den Sicherheitsventilen, der Pfeife und den Pumpen unaufhörlich tropfende Wasser, das an der Maschine herabrieselte, wurde vom Sturm hinweggeblasen, oder es erstarrte an den äußeren Maschinentheilen zu Eis. Lange, spitze Eiszapfen überall, dicke Eisbuckel selbst an den schnellstschwingenden Organen, hart gefrorener Schnee in allen Zwischenräumen. „Wenn das so fortgeht, frieren die Pumpen ein!" rief Hans, für den der Blick in die Einzeltheile der Maschine immer schwieriger und

Digitized by Google

festlichkeiten des Württembergischen Landesvereins der Verkehrsbeamten bei. Er starb am 17. April d. J. im hohen Alter von 81 Jahren. — Wenige Wochen später, am 25. Mai, folgte ihm Direktor Knapp, 65 Jahre alt, im Tode nach. Dieser war der Sohn des wohlbekannten und hochgeachteten Finanz- und Verkehrsministers Knapp. Er hat Technik und Rechte studirt und durch große Reisen in jungen Tagen sein Wissen erweitert. Im Jahre 1857 wurde er rechtskundiges Mitglied (Justitiar) der Eisenbahndirektion, im Jahre 1881 Ministerialrat und im Jahre 1883 Direktor der Bauabtheilung und 2. Vorstand der Generaldirektion. Im Jahre 1886 schied er aus dem Verkehrsdienst aus, um die Leitung vom statistischen Landesamt zu übernehmen. Die Thätigkeit seiner letzten Dienstjahre war von dem Gefühl der Enttäuschung (er hoffte der Nachfolger des 1884 verstorbenen Präsidenten Böhm zu werden) ungünstig beeinflußt, im Jahre 1893 trat er bereits in den Ruhestand. K. war wie M. auch politisch thätig, indem er von 1877—1881 dem Reichstag angehörte; auch eine zwar kurze, aber treffliche Abhandlung über unsere Eisenbahngeschichte, als Theil des im Jahre 1884 erschienenen „Königreich Württemberg" ist von ihm geschrieben. Näher auf seine Verdienste einzugehen ist bei der hauptsächlich nach innen gerichteten Thätigkeit und in Ermangelung jeden Materials nicht möglich, dagegen darf man nicht unterlassen, hervorzuheben, daß K. heute noch im Rufe eines zwar gestrengen, aber gerechten und auch gegen Untere freundlichen Beamten steht.

Möge nun den Dahingeschiedenen der überirdische Lohn für ihr reiches irdisches Wirken werden!

Technisches.

Komprimirte Luft zur Reinigung von Eisenbahnwagen wird nach den „Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens" auf einigen Eisenbahnen im Westen der Vereinigten Staaten Nordamerikas angewendet. Die gepreßte Luft wird hierbei mittels beweglichen Schlauches genau so wie beim Bespritzen von Gärten mit Wasser an die zu reinigenden Stellen geleitet, wobei der kräftige Luftstrom die Staub- und Schmutztheile von den Sitzen, Fensterscheiben, Verkleidung ꝛc. wegbläst und wodurch aller Staub und Schmutz, sowie Ungeziefer aus den Ritzen und Vertiefungen bis auf das letzte Theilchen in wenigen Minuten entfernt wird, was viel geringere Kosten als die bisher übliche Reinigung nur durch Menschenhände verursacht.

Ausland.

England. Die größte Aktiengesellschaft der Welt ist die London- und Nordwest-Eisenbahn. Die Gesellschaft hat ein Kapital von 119 Millionen Pfund Sterling (= 2380 Millionen Mark) und nimmt pro Stunde gegen 1300 Pfund Sterling ein. Ihre 2300 Lokomotiven legen im Jahr 41 Millionen englische Meilen zurück, sie beschäftigt über 60 000 Beamte und befördert täglich durchschnittlich 156 000 Reisende. Alles, was dieser ungeheure Apparat benöthigt, wird in den eigenen Werkstätten der Gesellschaft gefertigt. Selbst die Kohlenwagen und Holzschwellen werden von Arbeitern der Gesellschaft hergestellt. Um die ganze ungeheure Strecke in geordnetem Zustande zu erhalten, bedarf es einer täglichen Ausgabe von 2500 Pfund Sterling. Für die Instandhaltung der Viadukte, Brücken u. s. w. der verschiedensten Linien werden im Jahre durchschnittlich etwa 140 000 Pf. Sterl. verausgabt. 100 000 Pfund Sterling ungefähr kostet die Reparatur, die Maler und Maurer übernehmen. Der Lohn beläuft sich auf der ganzen Linie monatlich auf etwa 26 000 Pfund Sterling.

Vermischtes.

Die größte Zugsgeschwindigkeit in Europa hat gegenwärtig die preußische Staatsbahn-Verwaltung aufzuweisen. Seitdem der Nordexpreßzug ins Leben gerufen wurde, giebt es nun keine andere Eisenbahnverwaltung in Europa, die einen Durchgangszug ohne Wagenwechsel 1416 1/3 Kilometer weit (von Herbesthal bis Eydtkuhnen) in 22,5 Stunden durchfahren läßt, mithin einschließlich der Aufenthaltszeiten pro Stunde 63 Kilometer. In der Richtung von Eydtkuhnen nach Herbesthal gebraucht er sogar nur 22,66 Stunden gleich 65,4 Kilometer pro Stunde. Kürzt man ferner die Aufenthaltszeiten und setzt man für die Strecke Spandau-Berliner Stadtbahn einen Verlust von 20 Minuten wegen nothgedrungenen Langsamfahrens ein, dann finden wir eine thatsächliche Geschwindigkeit in der Richtung von Ost nach West von 21 Stunden gleich 70 Kilometer pro Stunde. Einzelne Strecken haben selbstverständlich noch eine viel kürzere Fahrzeit, z. B. Stendal-Hannover werden mit 76,26 Kilometer und umgekehrt mit 75 Kilometer in der Stunde durchfahren, wie denn die zu Grunde gelegte Fahrgeschwindigkeit in zahlreichen Fällen das erlaubte Maximum von 90 Kilometer pro Stunde erreicht, um als Ausgleichung zu dienen für das unvermeidliche Langsamfahren im gebirgigen Terrain von Aachen, im vielmaschigen, außerordentlich besetzten Kohlenrevier von Essen-Dortmund und durch die 178 Eisenbahnstationen, die zwischen der belgischen Einbruchsstation und der russischen Ausgangsstation liegen. — Legt man dem Gesammtfahrplan der Strecke Herbesthal-Aachen-Berlin die virtuelle Länge des Weges zu Grunde, d. h. werden die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse durch entsprechende Zusätze zu der Kilometerlänge berücksichtigt, dann erhält der Nordexpreß eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 Kilometer pro Stunde, womit der bisher schnellste Zug Preußens, der Berlin-Hamburger, der 286,3 Kilometer in 216 Minuten zurücklegt (gleich 79,5 Kilometer pro Stunde), übertroffen wird.

Die Stufenbahn auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung hat ihren Betrieb nunmehr eröffnet. Sie ist in Form einer endlosen Schleife hergestellt, ähnlich wie die gleiche Anlage seinerzeit auf der Weltausstellung in Chicago gestaltet war und verbindet das Ausstellungsgelände hinter „Alt-Berlin" mit dem Vergnügungs-Park. —

Eine in industrieller Beziehung verkehrsreiche Strecke der auch strategisch wichtigen sächsisch-bayerischen Eisenbahnlinie **Leipzig-Hof** feierte am 31. Mai d. J. **das 50jährige Bestehen.** Es ist dies die Strecke Werdau-Reichenbach i. Vogtland, welche

---

Maschine wird schwieriger und unsicherer. „Ich glaube, die Pumpen frieren zu bei dem Wetter," sagt Zimmermann. „Wir wollen sie ein wenig spielen lassen." Er will die Hand nach den Griffen ausstrecken, den Kopf dahin wenden, fühlt aber die kräftige Faust am Körper festgehalten und empfindlichen Schmerz am Kinn. Die naße Kleidung der Männer hat sich in einen starren Eispanzer verwandelt, Bart und Pelz sind in eine Eismasse zusammen geronnen, die dicke Pelzmütze ist zu einem drückenden Helm geworden, an den Augenwimpern hängende Eiskügelchen lassen die Lichter der auftauchenden zweiten Station in tausend Farben spielen. Sie reißen die am Rock festgefrorenen Aermel los, sie strecken prasselnd und knisternd die Glieder, sie thauen die am Lippenbarte hängenden Eiszapfen im Munde auf, der selbst halb erstarrt, nur schwierig Worte artikulirt. —

Nach dieser interessanten Lektüre schüttelt der Leser verzweifelt sein Haupt und fragt, ob Max Maria von Weber wegen Vordruckes oder der Intendanzrath Koppel-Ellfeld wegen Nachdruckes anzuklagen sei.

unsicherer wurde. Er wollte die Hand nach den Griffen ausstrecken, um die Pumpen spielen zu lassen, da fühlte er, wie die kräftige Faust am Körper magnetisch festgehalten wurde. Seine nasse Gewandung hatte sich in einen starren Eispanzer verwandelt, die Pelzmütze war zum drückenden Helm geworden. Bart und Pelz waren in eine Eismasse zusammengeronnen, an den Augenwimpern selbst hingen Eiskrystalle, und die Signallichter der Station Tharandt, an welchen der Zug eben vorüberjagte, schillerten in allen Farben des Regenbogens. Da rafft er sich auf in seiner ganzen, vollen Mannesenergie, streckt und dehnt die Glieder, daß es kracht, reißt die am Rock festgefrorenen Aermel los, macht sich frei und schüttelt und rüttelt seinen Heizer, der, auf den Tender gestützt, der unüberwindlichen Schlafsucht zum Opfer gefallen zu sein scheint.

Doch Scherz bei Seite.

Kunst kommt her von Können. Es ist ein großer Irrthum der literarischen Nichtskönner, wenn sie glauben, mit einigen kleinen „Verbesserungen" (die in der Regel Verböserungen sind) die schriftstellerische Eigenart eines Anderen zu verdecken, um dessen Geisteswerke als ihre eigenen auszugeben.

Ein Mann, wie der geniale Eisenbahner und Schriftsteller Max Maria von Weber würde das, was ihn zum bedeutenden Schriftsteller machte, sein Talent und seine schriftstellerische Eigenart gar nicht auf einen anderen, auch nicht auf seinen „Freund" Koppel-Ellfeld, haben übertragen können, selbst wenn er dazu bereit gewesen wäre. Genie und Talent lassen sich nicht übertragen.

Weber ist im Jahre 1881 verstorben. Seine Werke sind daher durchaus noch nicht „frei", und die literarischen Freibeuter seien daher hiermit ausdrücklich auf diese Thatsache hingewiesen. Auch der Staatsanwalt und das Urhebergesetz werden dieselbe Auskunft geben.

Traurig ist es aber, daß außer einer einzigen*) bisher keine andere größere Dresdner Zeitung für das angegriffene geistige Eigenthum des verstorbenen schriftstellerischen Kollegen Max Maria von Weber eintrat, dessen hinterlassenes Geisteswerk von dem ehemaligen „Freunde" und Mitgliede des internationalen Kongresses zum Schutz des geistigen Eigenthums, Herrn Dr. Koppel-Ellfeld in der oben bezeichneten Weise annektirt worden ist.

Hermann Beyer.

*) S. Nr. 120 der „Deutschen Wacht".

Digitized by Google

am 31. Mai 1846 in feierlicher Weise dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Nachdem im Landtage 1839/40 Regierung und Stände sich dahin übereinstimmend geäußert, daß eine Verbindung des Königreichs Sachsen mit Bayern durch eine mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzende und soviel als möglich das Innere des Landes durchschneidende Eisenbahnlinie herzustellen sei und unverzüglich geeignete Maßregeln zu ergreifen seien, die verhindern sollten, daß das Königreich Sachsen durch eine das nördliche und südliche Deutschland verbindende Eisenbahn umgangen werde, wurde unverzüglich mit den generellen Vorarbeiten begonnen. Die Königliche Staatsregierung hatte ihr Augenmerk auf die Ausführung einer Eisenbahn von Leipzig durch das gewerbreiche sächsische Vogtland nach der bayerischen Grenze gerichtet, damit auch die regen Handelsbeziehungen zwischen Leipzig und Nürnberg erleichtert würden. Der Vertrag zwischen Sachsen und Bayern wurde am 14. Januar 1841 abgeschlossen, im Mai desselben Jahres erfolgte die Zeichnung eines Aktienkapitals von $4^1/_2$ Millionen Thaler, während die Staatsregierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg zusammen den vierten Theil des damals auf 6 Millionen Thaler festgesetzten Baukapitals übernahmen. Ueberraschend schnell zu damaliger Zeit wurde das Unternehmen ausgeführt, am 19. September 1842 ward bereits die erste Strecke Leipzig-Altenburg, am 15. März 1844 die Strecke Altenburg-Crimmitschau, am 6. September 1845 die Strecke Crimmitschau-Werdau-Zwickau und am 31. Mai 1846 die Strecke Werdau-Reichenbach dem Betriebe übergeben. In den nächstfolgenden Jahren wurde dann der Weiterbau von Reichenbach nach Plauen und von hier nach der Landesgrenze bis Hof fortgesetzt. — Die Lokomotiven wurden damals noch aus dem bezüglich des Maschinenbaues unübertroffen dastehenden England bezogen; so kam, wie wir aus der Geschichte der Leipzig-Dresdner Bahn wissen, die erste Lokomotive vor genau 60 Jahren in 15 Kisten verpackt in Sachsen an. Ihr Name war „Komet", und mit derselben stellte sich gleichzeitig auch ein englischer Führer ein. Der erste Lokomotivlauf in Sachsen fand bei Posthausen statt und zwar versuchsweise bei Erdtransporten, die Maschinen „streikten" aber manchmal, und Eisenbahnpersonal wie Publikum mußten dann „schieben" helfen. Die zweite Lokomotive wurde am 28. März 1847 von England importirt mit wiederum englischer Bedienung, ihr Name war „Blitz". L.

Ein eigenthümlicher Eisenbahn-Unfall ereignete sich auf der Linie Rapperswyl-Zürich, als der von Rapperswyl herkommende Zug zwischen Ferrach und Rüti aus dem Tunnel fahren wollte. Aus bis jetzt nicht erklärlichen Ursachen zersprang das Siederohr der Lokomotive, wodurch der Dampf und das kochende Wasser in die Einfeuerung des Dampfkessels strömte. Der Feuerverschluß wurde mit großer Gewalt rückwärts geschlagen und durch das herausgeworfene Feuer wurde der Lokomotivheizer Otto Diener aus Rapperswyl an Armen und Beinen fürchterlich verbrannt, so daß für das Leben des jungen Mannes und Familienvaters, der in's Krankenasyl gebracht werden mußte, Besorgniß herrscht. Auch der Lokomotivführer erlitt erhebliche Brandwunden, aber er verlor die Geistesgegenwart nicht und führte den Zug glücklich aus dem Tunnel heraus bis zur nächsten Station.

Verunglückt. Am 28. Mai gerieth der Stationswärter Wilhelm Schmid in Mindelheim, als er beim Rangiren des Güterzuges 2165 auf den Fußtritt eines Wagens aufspringen wollte, unter die Räder, wobei er schwere Verletzungen erlitt, welche alsbald seinen Tod herbeiführten.

Die nördlichste Eisenbahn Europas. Mit der im Sommer 1894 zu Ende gebrachten Verlängerung der nördlichen Stammbahn in Schweden bis zur Station Boden hatte die genannte Bahn ihren Abschluß erreicht. Damit war eine Eisenbahnverbindung von der Südspitze Schwedens bis über den Polarkreis hinaus geschaffen, denn Boden, nordwestlich von Lulea belegen, ist ein Kreuzungspunkt an der Lulea-Ofotenbahn, deren Endpunkt im Eisenerzbezirk von Gellivara liegt. Diese Bahn wurde zum Zwecke des Transportes des Eisenerzes von Gellivara nach Lulea gebaut. Sie bildete die nördlichste Eisenbahn der Welt, und mit der Fortführung der nördlichen Stammbahn bis Boden ist sie an das große schwedische Eisenbahnnetz angeschlossen worden. Daß man aber bei dem gegenwärtigen Endpunkt der nördlichen Stammbahn noch nicht stehen bleiben wird, zeigt ein im gegenwärtigen schwedischen Reichstag eingebrachter Antrag, wonach zur Fortführung dieser Bahn bis Haparanda an der schwedisch-finnischen Grenze von den in diesem Jahre verfügbaren Staatsüberschüssen eine Summe reservirt werden soll. Wie das „Hand.-Mus." erfährt, wird in dem Antrag darauf hingewiesen, daß bei dem im nächsten Jahre zusammentretenden finnischen Landtage eine kaiserliche Vorlage wegen Verlängerung der finnischen Eisenbahn bis Tornea zu erwarten steht, und es unterliegt keinem Zweifel, daß die nöthigen Mittel bewilligt würden. Unter solchen Umständen sei es zwingende Nothwendigkeit, auch schwedischerseits den Bahnbau nordwärts kräftig fortzusetzen. Versäumte Schweden die Zeit, so liefe es Gefahr, daß die nicht unbeträchtliche Handelsthätigkeit im Torneathale über die finnische Grenze gezogen würde.

Eisenbahn-Beamte als Erfinder. Eine neue Leibwäsche macht wegen ihrer vorzüglichen Eigenschaften gegenwärtig in der textil-technischen Fachliteratur, wie auch beim kauflustigen Publikum viel von sich reden. Da auch der Verkehrs- und insbesondere der Eisenbahnbetriebs-Beamte ein großes Interesse an einer guten Leibwäsche hat, die ihn vor den gesundheitsschädlichen Einflüssen der Hitze, der Kälte und des Regens thunlichst schützen soll, so sei derselben auch hier einige Worte gewidmet. Dabei dürfte es für die Leser dieser Zeitung nicht uninteressant sein zu hören, daß der Erfinder dieser für die Textilindustrie bedeutungsvollen Neuheit ein Eisenbahnbeamter (Herr Eisenbahnsekretär Weber in Crailsheim) ist, der seine Erfindung sodann auch auf Bettwäsche und andere Gegenstände der Textilbranche ausgedehnt hat und sich in den meisten Kulturstaaten durch Patente schützen ließ. Die neue Leibwäsche besteht aus einem Gewebe von Leinen- und Seidenfäden, und es werden derselben folgende Vorzüge nachgerühmt: Die Wäsche soll, vermöge der hygienischen Eigenschaften der Seide, auf Haut, Muskeln und Nerven wohlthuend, belebend und heilsam einwirken, sie soll einerseits nicht überhitzen und andererseits soll die etwa aufgenommene Feuchtigkeit rasch trocknen, wodurch Erkältungen vorgebeugt wird; sie soll die Weichheit und Zartheit der Seide besitzen und sich daher viel angenehmer als Leinwand und andere Stoffe tragen, auch das bei Leinen so gerne auftretende Frostgefühl vermeiden, sie soll dauerhaft und gut waschbar sein und beim Waschen nicht eingehen; sie soll das gleich schöne Aeußere wie seidene Wäsche besitzen und doch wesentlich billiger sein als diese. Dieser Stoff dürfte daher diejenigen Bedingungen erfüllen, welche von einer zweckmäßigen Leibwäsche gefordert werden können; jedenfalls verdient er seitens der Verkehrsbeamten alle Beachtung. Wie wir hören, hat Herr Weber das alleinige Fabrikationsrecht für Deutschland der Firma Gotthilf Langer in Chemnitz-Kappel übertragen, welche die Erfindung bereits erfolgreich ausbeutet. O.

Briefkasten.

R. in Br. Die Bekanntmachung für den festlichen Theil des VI. Verbandstages, der diesmal in der Reichs-Hauptstadt abgehalten werden wird, befindet sich in der vorliegenden Nummer. Sie sind nunmehr in der Lage, Ihren Urlaub rechtzeitig danach einzurichten. — **M. in D.** Das Plagiat des Herrn K.-Ellfeld an Max Maria von Weber hat denselben um seine Stellung als Intendanzrath des Königl. Hoftheaters gebracht. Das eine Gute wird diese trübe Sache aber doch haben: sie wird den M. M. von Weber'schen Genius, welcher ja auch unseren Herausgeber bei der Gründung der „Eisenbahn-Zeitung" (siehe die Nummer 1 von 1885) leitete, wieder aufleben lassen. Wiederholt haben wir M. M. von Weber als den Erfinder der Poesie von der Eisenbahnschiene gefeiert, und wer unser Organ mit Aufmerksamkeit verfolgte, wird uns bestätigen können, daß wir dieses Gebiet von jeher mit aller Sorgfalt — es sei erinnert an die im Laufe der Jahre mitgetheilten zahlreichen Eisenbahn-Geschichten und -Gedichte (insbesondere an die unseres geschätzten Mitarbeiters Alfred Birk, eines der würdigsten Nachfolger M. M. von Webers) u. A. — gepflegt haben. Aber nicht die poetische Seite M. M. von Webers allein ist uns vorbildlich gewesen, sondern vornehmlich das, was er als Freund und Förderer der Eisenbahn-Betriebsbeamten und der großen Menge des Eisenbahnpersonals überhaupt, das niedere nicht ausgeschlossen, geschrieben und gewirkt hat. Unentwegt werden wir diesen seinen so klar vorgezeichneten Bahnen weiter zu folgen bestrebt sein, und wer wirklich zutreffend unser Thun und Lassen bei der Leitung unseres Blattes wird beurtheilen wollen, der wird es nur aus diesem Beharren heraus thun können; andernfalls wird er nur ungerechte Zumuthungen an uns und unsere Kräfte stellen. — Wir werden hierauf noch öfter zurückzukommen haben. — **G. B.** Sie machen uns auf einen schönen Rückert'schen Vers aufmerksam, den wir gern und mit Dank in der Hoffnung hier wiedergeben, daß er rechte Beherzigung finden möge:

„Stell' dich in Reih' und Glied, das Ganze zu verstärken,
Mag auch, wer's Ganze sieht, dich nicht darin bemerken.
Mag auch, wer's Ganze sieht, dich nicht darin bemerken,
Das Ganze wirkt und du bist d'rin mit deinen Werken."

P. in Metz. Eine Geschichte der Reichs-Eisenbahnen ist in Vorbereitung und wird demnächst zum Abdruck kommen. Schönen Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Die Hinterbliebenen-Kasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine. Die nach streng versicherungstechnischen Grundsätzen aufgebaute Kasse, deren Verwaltung bewährte Versicherungsmathematiker aus dem Reichs-Versicherungsamt angehören, hat in den $1^1/_2$ Jahren ihres Bestehens bereits weit über Hunderttausend Mark Jahrespensionen versichert und ihrem gesunden Aufbau und der billigen ehrenamtlichen Verwaltung entsprechend sehr günstige Rechnungsergebnisse erzielt. Der uns vorliegende Geschäftsbericht für das Jahr 1895 schließt in der Gewinn- und Verlustrechnung in Einnahme und Ausgabe bei einem Ueberschuß von 21279,06 Mk. mit 65420,20 Mk. ab. Das Vermögen der Kasse, welches nach den Bestimmungen der Preußischen Vormundschaftsordnung belegt werden muß, beläuft sich bereits auf 53146,68 Mk. Die Prämienreserven sind mit 26573,30 Mk. in die Bilanz eingestellt, sodaß ein Vermögen, dem keine Verpflichtungen entgegenstehen, von 26573,38 Mk. vorhanden ist. Zu Ende des Jahres 1895 waren 721 Versicherungen über 103500 Mk. Jahrespensionen in Kraft. Die Mitglieder vertheilen sich dem Wohnorte nach auf sämmtliche preußische Provinzen und die meisten deutschen Staaten, beinahe $^3/_4$ der Mitglieder haben ihre Ehefrauen versichert, während 17 % auf Töchterversicherungen verfallen. Die Kasse zahlt ihren Mitgliedern 10 % der Prämienreserve als Dividende, hofft auch in Zukunft diesen Satz gewähren zu können, was wir bei der billigen Verwaltung nicht bezweifeln möchten. Nähere Auskunft, auch kostenfreie Uebersendung der Drucksachen erfolgt durch die Direktion der Hinterbliebenen-Kasse, Wilmersdorf, Berlin W.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

direkt und **schleunigst** unter coulantesten Bedingungen.

Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französischestr. 24.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Garantirt

1893er reinen

70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

Rheinwein.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Badischer Uniformrock

bereits getragen, jedoch so gut wie neu, ist wegen Stellungsänderung billigst abzugeb. Mannesgröße 170, Brustumfang 108 cm. Offerten **E. R., Leopoldshöhe.**

Stations-Assistent II. Kl.

in Chemnitz sucht zu tauschen, gleichviel nach welchem Bezirke. Gefl. Off. unter **A. H. 100** in die Expedition dieses Blattes erbeten.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Viel Vergnügen

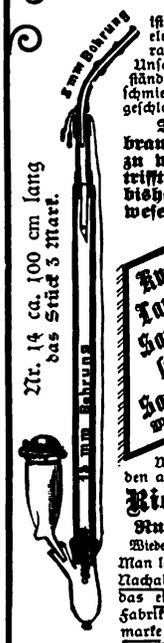
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte **Kaution** für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarren-spitzen von Mk. 0,60, 1,00—3,00 das
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11.

1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur **M.** 1.80
1 **echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz** im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korkz. nur M. 1 20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Holländ. Tabak. Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel fco. acht Mk.

B. Becker in Seesen a. H.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner und wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabrizirt die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.80

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

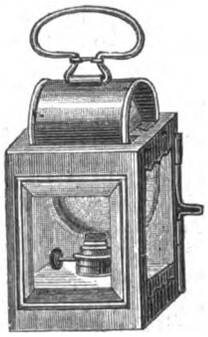
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 reip. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen. a Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Das schönste
Zimmer-Closet!

Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth, überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!

Uebertrifft an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Fransen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen.—

Es kostet:
mit **dunklem Phantasiestoff** Mk. 23.50
„ **rothbraun. gemust. Wollstoff** „ 24.50
„ **rothbraun. od. grün. Plüsch** „ 25.50
„ **buntgewebtem Moq. Plüsch** „ 27.50
1 gepolsterte **Rück- und Armlehne** dazu passend (zum Anstecken) in **Wollstoff** Mk. 10.—, in **Plüsch** Mk. 12.—
1 **Kiste** z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.

Garantie: Zurücknahme!

Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.

Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, **franco.** sowie reichillustr. Catalog
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen** unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig, Dörrienstraße 3.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

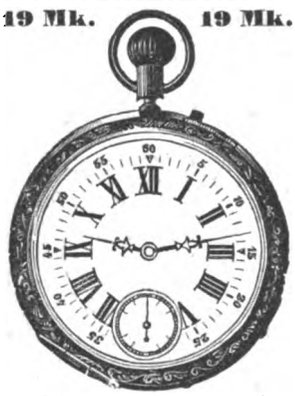
Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Unerreicht billig

empfiehlt in großer Auswahl
Geraer Herrenstoffe
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

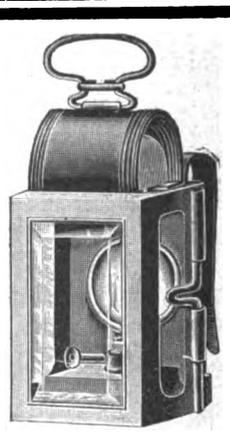
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Weltberühmte
Geraer Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim. Rheinhessen.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!



Die besten Schachtellaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Kautionen

ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen
Stadtk.-Kontroleur **Ryssel, Pirna.**

Inhalt: Das neue Pensionsgesetz in Oesterreich im Vergleich mit dem preußischen. — Wenn zwei dasselbe thun . . . . . — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vereinswesen. — Personalnachrichten. — Technisches. — Ausland. — Vermischtes. — Feuilleton: „Der süße Fratz“. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage“.

Digitized by Google

Zu Nr. 23. Leipzig, den 4. Juni 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

An alle Mitglieder des Verbandes Deutscher u. Oesterreich. Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Im Einverständniß der Verbandsvereine findet in der Zeit vom [redacted] 6. bis 9. August 1896 [redacted] in Berlin der **VI. Verbandstag** statt.

Wir fühlen uns hochgeehrt, daß auf unsere Kaiserstadt die Wahl gefallen ist und erachten es als unsere Pflicht, alle Berufsgenossen des geflügelten Rades von Nord und Süd, von Ost und West herzlich einzuladen.

Wie die übrigen Kollegial-Vereine stets wetteiferten, die fremden Berufsgenossen gastlich zu empfangen und aufzunehmen, so werden unsere Berufsgenossen in Berlin es als eine Ehrenpflicht schätzen, nicht zurückzustehen. Es ist das erste Mal, daß die Eisenbahnbeamten der engverbündeten Länder Deutschland und Oesterreich sich auf preußischem Boden zu gemeinsamer Arbeit, zur gemeinsamen Förderung der Standesinteressen zusammenfinden und möge darum der Ruf: **„Auf nach Berlin!"** nicht ungehört an den Kollegen vorübergehen.

Unvergleichliche Genüsse, schon durch die prächtig gelungene Gewerbe-Ausstellung, können wir Jedem versprechen.

Die Herren Landesvereinsvorstände bitten wir, besonders für eine recht rege Betheiligung aus den einzelnen Vereinen besorgt sein zu wollen.

Anmeldungen auf Logis, mit Angabe, ob Zimmer in Hotels oder Privathäusern, mit 1 oder 2 Betten, Zeit des Eintreffens pp. beliebe man rechtzeitig an den Berliner Bezirks-Vorsitzenden, Herrn Stations-Assistent Scharr, SW., Möckernstr. 82, zu richten.

Mit kollegialem Gruß

Die Vereinsverwaltung.

von Aschoff. Lindner. Fleckner. Surkemper.

Der Bezirks-Vorstand Berlin.

Scharr,	Fracke,	Tornau,
Vorsitzender.	Schriftführer.	Schatzmeister.

Programm.

Donnerstag, den 6. August 1896. Von 4 Uhr Nachmittags ab Empfang und Begrüßung der eingetroffenen Delegirten und Gäste im unteren Saale der Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.

Freitag, den 7. August 1896. 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachm. Verhandlungen in den Viktoria-Sälen, Leipzigerstr. 134. 1 bis 2 Uhr gemeinschaftliches Mittagessen daselbst, 2 Uhr Abfahrt vom Potsdamer Ringbahnhofe durch die Stadt nach der Ausstellung. 8 Uhr Abends Zusammentreffen daselbst. Sobald der Gesang-Verein Oesterr. Eisenbahn-Beamten eintrifft, Konzert in der Ausstellung.

Sonnabend, den 8. August 1896. 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachm. Verhandlungen in den Viktoria-Sälen, Leipzigerstr. 134. — 1 bis 2 Uhr gemeinschaftliches Mittagessen daselbst. Von 2 Uhr ab Besichtigung der Sehenswürdigkeiten. 1. Abtheilung: Leipziger Platz, Thiergarten, Siegesallee, Brandenburger Thor, Siegessäule, Reichstagsgebäude, Königsplatz, Generalstabsgebäude, Marine-Panorama, Stadtbahn bis Alexanderplatz, Berolina, Zentral-Markthalle, Sedan-Panorama, Rathhaus, Kurfürstenbrücke, Begasbrunnen, Königl. Schloß, dem Lustgarten, Nationalgallerie, Zeughaus, Schloß des hochs. Kaisers Wilhelm I. und Kaisers Friedrich III., Universität, Denkmal Friedrich des Großen, Unter den Linden, Passage-Panoptikum, die Ministerien und zur Philharmonie. Von 8 Uhr ab daselbst Fest-Kommers mit Damen; von 11 Uhr ab Ball.

2. Abtheilung: derselbe Rundgang umgekehrt.

Sonntag, den 9. August 1896. 9 Uhr Vorm. Versammlung am Lehrter Hauptbahnhof.

Fahrt nach Spandau, ab da mit Extradampfer durch die herrlichen Havelseeen nach Potsdam. Landung bei Schloß Neubabelsberg, Glienicke, Neuer Garten, Marmorpalais nach Café Sanssouci mit dem Schloß, historische Windmühle, Terrassen, Neues Palais, Friedenskirche, Mausoleum des Kaisers Friedrich.

Darauf Besichtigung von Potsdam und Abschiedsfeier im Café Sanssouci. Rückfahrt nach Berlin nach näherer Bestimmung.

Den Angehörigen, Verwandten der Festtheilnehmer und denjenigen Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht theilnehmen, wird bereits an den Vormittagen unter sachkundiger Führung Berliner Herren und Damen das außerdem Sehenswerthe von Berlin gezeigt werden. Hierzu:

1. Omnibus: Abfahrt 9 Uhr von den Viktoria-Sälen, Leipzigerplatz, Museum für Völkerkunde, Anhalter Bahnhof, Viktoria-Park, Wasserfall, Denkmal, Belle-Allianceplatz, Denkmal, Friedrichstraße, Kgl. Schauspielhaus, Reichsbank, Mühlendamm, Rathhaus, Besteigung des Rathhausthurmes, Schloß Monbijou, Hochschulen, Moabit, Kriminalgericht, Schloß Bellevue, an den Zelten, Thiergarten, Viktoria-Säle Mittagsessen.

2. Omnibus umgekehrt.

Je nach der Betheiligung werden für jede Tour mehrere Wagen gestellt.

Besondere Programme werden den Theilnehmern bei dem Eintreffen in Berlin ausgehändigt.

Ortsgruppe Weißenfels.

Die am 27. Mai im Fürst Bismarck abgehaltene Versammlung war nur schwach besucht, woran die vorhergegangenen Festtage mit Schuld haben mochten. — Es wurde zunächst beschlossen und der Vorsitzende hierzu ermächtigt, dem vormaligen Vereinsdirektor, Herrn Schirmer, für seine Verdienste um den Gesammtverein den Dank der hiesigen Ortsgruppe auszusprechen. Sodann gelangt der Geschäftsbericht des Hauptvereins zur Verlesung. — Um die Kollegialität der hiesigen Eisenbahnbeamten mehr als bisher zu fördern, ward beschlossen, Sonntag, den 7. Juni, einen Ausflug mit Familie nach Uichteritz zu unternehmen, wozu auch Nichtvereinsmitglieder eingeladen werden sollen. — Trotz der geringen Betheiligung verlief auch der vergnügliche Theil in befriedigendster Weise, indem einige Herren durch Klavierspiel und Vorträge die Anwesenden erheiterten. H.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

(Eingesandt aus Stuttgart.)

Nachdem sich die Vereinsmitglieder unserer zur Zeit besonders schönen, rebenumrankten Hügelstadt seit geraumer Zeit einer durch nichts gestörten Ruhe erfreuen durften, wurden sie auf einmal durch zwei spaltenlange Erörterungen unserer ungemüthlichen Vereinsverhältnisse aus derselben aufgeschreckt. Die Folge ist, daß sich bereits der Eine oder Andere die Augen auszureiben beginnt; mancherorts soll sich sogar schon eine kleine Erregung bemerklich machen. Welches Ereigniß! — Es sind scharfe Pfeile, die hinüber und herüber geschossen wurden. So gefährlich es also ist, sich in die Sache zu mischen, so kann es Einsender doch nicht unterlassen, über einzelne Punkte des letzterschienenen Artikels, die zum Widerspruch herausfordern, seine Ansicht ebenfalls preiszugeben.

Wenn man daran ist, der Ursache über den Krebsgang unseres Bezirks auf den Grund zu gehen, so muß sich einem unwillkürlich die Frage aufdrängen: Wie ist es möglich, daß derart mißliche Verhältnisse gerade am Sitze des Landesvor-

Digitized by Google

standes vorhanden sind? Bekanntlich laufen hier, und zwar auf engstem Raume, alle die kleinen Bächlein der Vereinsthätigkeit zusammen, um sich dann als reißender Strom über die Vereinsgefilde zu ergießen. Wie kommt es nun, daß gerade die nächstliegende Gegend so brach und ausgedorrt daliegt?

Und wegen des Preßausschusses! Ist denn die Gründung eines solchen nicht zunächst Sache des Landesvorstandes? An einem Erfolg des Preßausschusses wäre sicherlich nicht zu zweifeln. Schon das wäre ein schönes Ergebniß, wenn der Landesvorstand über seine Sitzungen, wie es bei unsern österreichischen Kollegen der Fall ist, von Zeit zu Zeit etwas an die Oeffentlichkeit kommen ließe; es ist ja nicht anzunehmen, daß das ganze Jahr über gar nichts verhandelt wird. Nicht einmal von dem einzigen Rechtsschutzfall, der insbesondere auch die Gegner des Rechtsschutzbeitrags interessirte, hat man seiner Zeit etwas zu hören bekommen.

Auch wegen der übrigen Aufgaben des Landesvereins, die ihre befruchtende Wirkung auch auf den Bezirk Stuttgart nicht verfehlen würden, z. B. über die Errichtung einer Sparkasse, sei es durch den Verein oder durch die vorgesetzten Behörden auf Anregung des Vereins, ließe sich noch manches sagen. Wir wollen aber zunächst die Landesversammlung abwarten, vielleicht geben die Berichte der Abgeordneten Gelegenheit, darauf zurückzukommen. W.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

(Unlieb verspätet.)

Die ordentliche Hauptversammlung des Vereins hat am 22. April d. J. im Vereinslokal „Prinz Karl" stattgefunden und war gut besucht, namentlich auch von auswärtigen Mitgliedern. Nach dem Bericht des 1. Vorsitzenden betrug der Stand der Mitglieder am 31. März d. J. 237, sonach 51 mehr gegen das Vorjahr; ein erfreuliches Zeichen von dem allmählich erwachenden Interesse vieler seither abseits stehenden Herren Kollegen an unseren Vereinsbestrebungen. Die Einnahmen bezifferten sich auf 1747,06 Mk., die Ausgaben auf 1456,63 Mk. Der Haushaltungsplan für 1896/97 wurde mit einer Einnahme von etwa 1700 Mk. und einer Ausgabe von etwa 1500 Mk. festgesetzt. Bei der Wahl der Vorstandsmitglieder gingen folgende Namen aus der Urne hervor:

Als 1. Vorsitzender: Betriebssekretär Haefner, der bereits früher diesen Posten bekleidet hatte. Betriebssekretär Lang hatte auf eine Wiederwahl verzichtet. Als 2. Vorsitzender: Werkstättenvorsteher Schröder; Stellvertreter: Revisor Brill; Schriftführer: Betriebssekretär Lederle; Stellvertreter: Betriebssekretär Knotz; Rechner: Betriebssekretär Knupfer; Stellvertreter: Revisor Melder; Bibliothekar: Betriebssekretär Weis; Stellvertreter: Expeditionsassistent Stober; Rechnungsrevisoren: Revisor Eckerlin, Betriebssekretär Schucker, als Stellvertreter Betriebssekretäre Hopf und Stackle.

Als Abgeordnete zur Landesversammlung die Herren: Betriebssekretär Lang, die Revisoren Sagebiel und Eckerlin, Expeditions-Assistenten Stober und Felix Figlestahler, Oberbuchhalter Schüler, Güterexpeditor Hofemann-Mühlacker, die Stations-Verwalter Gottlob-Malsch, Schwarz-Graben, Waldemann-Wilferdingen, die Obertelegraphisten Mayer-Bruchsal und Lacher-Baden; als Stellvertreter die Betriebssekretäre Konrad, Schucker, Merkle, Moser, die Assistenten Bernhard, Schobert und Großmann, Stationsverwalter Hummelsheim-Königsbach, Expeditions-Assist. Ruf, Büreauassistent Biedenbach, Revisor Völker und Stationsverwalter Schneider-Gaggenau.

Als Mitglieder der Vergnügungskommission wurden berufen die Herren: Techn. Assistent Bretschger, die Revisoren Völker, Eckerlin und Bürger, Werkführer Schulze, die Expeditions-Assist. Jungaberle, Ruf, Schobert, Stober, Strauß und Büreauassistent Biedenbach.

Dem ausscheidenden 1. Vorsitzenden, Herrn Betriebssekretär Lang, wurde mit dem Ausdruck des Bedauerns über die Niederlegung seines Postens der Dank der Versammlung für seine ersprießliche Leitung während zweier Jahre ausgesprochen. Möge der Verein auch im neuen Jahre seiner Thätigkeit immer mehr blühen und gedeihen und in Würdigung seiner höheren Orts gebilligten, unserm Stande nur nützlichen Bestrebungen nach und nach bei allen Jüngern des Flügelrades ungetheilten Beifall und die verdiente Anerkennung finden. Das hoffen wir.

Bezirk Konstanz. (Eingesandt.)

Weit im Süden unseres deutschen Vaterlandes, da wo unser Vater Rhein schon als ein mächtiger Strom erstmals deutschen Boden betritt, liegt das alte, ehrwürdige Konstanz. Eine deutsche Stadt, wehrhaft und stolz, wie sie uns Gustav Freytag in seinen Bildern deutscher Vergangenheit vorzaubert, war dieselbe im Mittelalter und manch' stolze ehrwürdige Reste künden uns noch heute von vergangener Zeit und Pracht. Hat sich die Stadt auch in neuester Zeit in einer Weise verändert, wie es mancher alte Konstanzer vor kaum 30 Jahren zu ahnen wagte, so bietet dieselbe dennoch, wenn man sich ihr namentlich in der Abenddämmerung von der rechten Rheinseite her nähert, ein Bild der Vergangenheit, wie es nur noch wenige Städte unseres deutschen Vaterlandes darbieten.

Vor uns zeigt sich der mächtige Rheinthorthurm, einstens eins der stärksten Bollwerke der Stadt, weiter rheinabwärts der finstere Judenthurm; hinter diesen steigen die stolzen Baulichkeiten der ehemaligen Pfalz empor, während mehr links die mächtigen Mauern des ehemaligen Dominikanerklosters, nunmehr Inselhotel und weiter im Hintergrund das ehemalige Kaufhaus herüberwinken. Ueber alle erhebt sich das Münster, als alter Zeuge so mancher geschichtlichen That, welche den Namen Konstanz weit über die Grenzen unseres deutschen Vaterlandes hinausgetragen hat.

Welch' eine Fülle geschichtlicher Ereignisse zieht da nicht an unseren Blicken vorüber!

Wie viele deutsche Kaiser weilten schon in diesen Mauern, wie viele Kirchenfürsten haben nicht schon hier regieret? Ein Bild deutschen Bürgerstolzes, vornehmlich im 15. und 16. Jahrhundert, sank Konstanz am Ende des 18. Jahrhunderts zu einem kläglichen Schatten seiner ehemaligen Macht herab. Erst beim Uebergang der Stadt an das Großherzogthum Baden begann sich dieselbe allmählich wieder zu heben, vornehmlich Anfangs der siebziger Jahre. Die Eröffnung der Schwarzwaldbahn, besonders aber die der Arlbergbahn brachten einen entschiedenen Wendepunkt im Leben der Stadt hervor, denn während Konstanz früher vom großen Weltverkehr vollständig abgelegen dalag, wurde dasselbe nunmehr der Ausgangspunkt bedeutender Verkehrslinien. Mehr und mehr Fremde fanden sich hier ein, die Aufmerksamkeit der Touristenwelt lenkte sich auf dieselbe, und heute ist die Stadt ein Fremdenplatz von hervorragender Bedeutung. Die Rührigkeit der städtischen Behörden, ebenso die emsige Thätigkeit des hier bestehenden Kur- und Verkehrsvereines haben geradezu Großartiges geleistet und daß der Ort viel Schönes bietet, das beweist die Liebe, mit welcher unser alter Heldenkaiser Wilhelm alljährlich denselben aufsuchte, ebenso wie neuerdings die beiden ältesten Sprossen unseres deutschen Kaiserhauses in demselben längeren Aufenthalt nahmen.

Wem sollte es auch hier nicht gefallen! Möge man die Stadt betreten, von welcher Seite man auch wolle, überall bietet dieselbe ein prächtiges Bild. Die schönste Rundsicht bietet sich vom Münsterthurm aus dar. Im Osten breitet sich die mächtige, von zahlreichen Dampfern und Gondeln belebte Fläche des Bodensees aus; um dieselbe zieht sich ein Kranz grüner Vorberge, über welche die mächtigen Schneeriesen der Tyroler Alpen, sowie der massive, isolirt dastehende Gebirgsstock des Säntis emporragen; an diesen schließen, sich in grauer Ferne verlierend, die Häupter der Berner Alpen an.

Blickt man gen Westen, so bietet sich ein, wenn nicht so großartiges, aber um so lieblicheres Bild dar. Vor uns die grünen Fluten des Rheinstromes, der sich bereits nach kurzem, kaum halbstündigen Lauf in das anmuthige Becken des Untersees ergießt. In diesem zieht sich langgestreckt die rebenumwachsene Insel Reichenau dahin, und fern am Horizont winken die Basaltkegel der Höhgauberge herüber, deren stolzesten einer der sagenumwobene Hohentwiel ist.

Sind für den Reisenden es mehr die Naturschönheiten, welche derselbe aufsucht, so bietet Konstanz für den Alterthumsforscher, sowie für den Geschichtsforscher so Vieles dar, daß es hier nicht Alles aufgezählt werden kann. Doch wer hier weilt, versäume es nicht, das Münster, das Rosgartenmuseum, sowie das Conciliumsgebäude mit der indischen Sammlung zu besuchen, er wird es nicht bereuen.

— — — — — — — — —

Nicht lange mehr währt es, am 21. Juni l. J. wird sich zu Konstanz eine stattliche Anzahl von Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten einfinden, um die alljährliche, diesmal 4. freundschaftliche Zusammenkunft mit ihren Familienangehörigen abzuhalten.

Zu welch' lieben Festen sich diese Zusammenkünfte gestaltet haben, beweist der Umstand, daß, obwohl dieselben lediglich den Charakter einer freundschaftlichen Zusammenkunft haben, sich der Zudrang zu ihnen von Jahr zu Jahr gesteigert hat. Wohl kein

Digitized by Google

Kollege, der jemals am Gestade des Bodensees geweilt hat und einer solchen Zusammenkunft beiwohnte, wird es versäumen, sofern es ihm die Verhältnisse gestatten, dieselben alljährlich wieder zu besuchen. Zum ersten Male wird der mächtige Saal des Conciliumgebäudes, in welchem während der Tage vom 8. bis 10. November 1417 Martin V. zum Papst gewählt wurde, für uns Verkehrsbeamte zum fröhlichen Bankett öffnen. Die Stadt, sowie die Kollegen in Konstanz haben Alles aufgeboten, ihren lieben Gästen das Möglichste zu bieten. Darum auf Kollegen aus Nord und Süd nach Konstanz, auf Wiedersehen am 21. Juni! B.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Der Vereins-Verwaltung ist vom Präsidenten des Direktions-Bezirks Danzig, Herrn Thomé, Ehrenmitglied des Vereins, auf das an ihn gesandte Begrüßungstelegramm folgende Antwort noch zu Händen des Herrn Schirmer zugegangen:

St. Petersburg, am 15. Mai 1896.

Sehr geehrter Herr!

Brieflich ist mir das Telegramm hierher übermittelt worden, welches der geehrte Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins anläßlich der Generalversammlung dieses Vereins freundlichst an mich gerichtet hat. Jemehr ich über dies Zeichen ehrender Erinnerung mich zu freuen Veranlassung hatte, umsomehr bedaure ich, durch meine Abwesenheit von Hause nicht in der Lage gewesen zu sein, umgehend meinem aufrichtigen Danke Ausdruck geben zu können. Ich vermag nur auf diesem Wege und verspätet dies nachzuholen und bitte Sie, hiervon geeigneten Gebrauch machen zu wollen. Hinzufügen möchte ich, daß wie ich den Bestrebungen des Vereins aufmerksam gefolgt bin und ferner folgen werde, ich auch mit Interesse von dem Erfolge der Generalversammlung mich unterrichten werde. Hoffentlich sind diese voll und ganz befriedigend und für das weitere Blühen des Vereins nützlich und von guter Vorbedeutung ausgefallen.

Ihnen, geehrter Herr Direktor, empfehle ich mich persönlich und verbleibe

Ihr ergebenster

(gez.) Thomé,

Präsident der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Danzig.

Satzungs-Schema für Bezirksgruppen.

(Kann für jede Ortsgruppe nach den lokalen Verhältnissen beliebig geändert werden.)

Ortsgruppe N. N.

„Die hiesigen Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins sind heute zu dem Zweck zusammen getreten, um entsprechend den Anregungen der Vereinsverwaltung zu Hannover sich neu zu organisiren, indem sie einen aus 4 Personen bestehenden Bezirksvorstand ins Leben zu rufen beabsichtigen.

Es werden zu diesem Behufe folgende Satzungsbestimmungen berathen und angenommen.

§ 1.

Die Bildung des Bezirksvorstandes hat den Zweck, die Vereinsaufgaben: „die wirthschaftlichen Verhältnisse seiner Mitglieder zu fördern und die kollegialen und idealen Interessen, sowie den Sinn für Patriotismus und Pflichttreue derselben zu pflegen," mit mehr Nachdruck, als das bisher möglich war, zur Aus- und Durchführung bringen zu können.

§ 2.

Der Bezirksvorstand besteht aus folgenden Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern:

1 Vorsitzenden, 1 Kassirer-Schriftführer, 2 Beisitzern.

§ 3.

Der Vorsitzende sowohl als die übrigen 3 Vorstandsmitglieder werden von den Mitgliedern der Ortsgruppe in der jährlichen Hauptversammlung auf Jahresdauer mit einfacher Stimmenmehrheit gewählt.

Dem Vorsitzenden liegt ob, die gesammten Vereinsverhältnisse zu leiten, die monatlich wenigstens einmal stattzufindenden Versammlungen zu berufen und die Tagesordnung (Vorträge, Berathung der Vereinsangelegenheiten, Festlichkeiten, insbesondere die Geburtstagsfeier des Landesherrn u. s. w.) festzustellen und auf die stetige Vermehrung des Vereins hinzuwirken.

Der Schriftführer-Kassirer hat die Protokolle zu führen, die Beiträge einzuziehen und an die Vereinskasse in Hannover abzuführen. Auch liegt ihm die Buchführung über alle Geldangelegenheiten ob.

Die Obliegenheiten der Beisitzer bestehen darin, den Versammlungen des Bezirksvorstandes beizuwohnen und den beiden vorgenannten Vereinsbeamten mit Rath und That zur Seite zu stehen. Ganz besonders aber haben sie es noch als ihre Aufgabe anzusehen, der Ortsgruppe und damit dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein fortgesetzt neue Mitglieder zuzuführen.

§ 4.

Es wird durch Anordnung des Bezirksvorstandes eine „Bezirkskasse" eingerichtet, deren Verwaltung vornehmlich dem Kassirer-Schriftführer obliegt.

Jährlich zweimal wird diese Kasse durch den Vorstand und die stellvertretenden Vorstandsmitglieder einer Revision unterzogen. Ueber das Ergebniß wird ein von allen Betheiligten zu unterzeichnendes Protokoll aufgenommen und den Akten des Bezirksvorstandes eingefügt.

§ 5.

Außer den Beiträgen, welche jedes Mitglied dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu leisten hat, erhebt der Kassirer von jedem Ortsgruppen-Mitgliede monatlich 10 Pfg. Die so aufgekommenen Gelder dienen zur Bestreitung der unvermeidlichen Kosten des Bezirksvorstandes: Vorträge, Festlichkeiten, Schreibmaterial, Portis, Entsendung des Vorsitzenden zu der Vereins-Generalversammlung, Halten des Vereinsorgans für die Mitglieder, je nach der Stärke einige Exemplare, kleine Unterstützungen an Wittwen und Waisen ꝛc.

§ 6.

Wenn thunlich, richtet der Vorstand einen sogen. Familienbeirath ein, zu welchem jährlich auf der Hauptversammlung 5 Vereinsmitglieder gewählt werden. Diese bestellen unter sich durch Wahl einen Obmann.

Die Aufgaben dieses Familienrathes sind: den durch Tod, langwierige Krankheiten, oder sonstige Mißgeschicke in Bedrängniß gerathenen Mitgliedern Hilfe und Unterstützung zu Theil werden zu lassen. Event. hat der Obmann mit dem Bezirksvorstande in Verbindung zu treten, um bei der Darlehnskasse des Vereins ein Darlehn zu erwirken und die Bürgen dafür zu besorgen, bezw. die Bürgschaft auf die Bezirkskasse und damit auf alle Mitglieder der Ortsgruppe zu übernehmen.

Außerdem muß der Familienrath zur Hebung des Wohlstandes aller Mitglieder darauf hinwirken, daß Spareinlagen in die Vereinskasse gemacht, sowie daß der Eintritt in die demnächst in Betrieb kommende Sterbekasse von Männern oder Frauen bewirkt wird.

Um etwaige Unglücksfälle der Beamten, Lebensverlust oder schwere Körperverletzung u. s. w. in ihren Folgen abzuschwächen, kann derselbe auch die Versicherung für Unfälle (Kapital und Renten) öfter in empfehlende Erinnerung bringen. Anträge auf Versicherung sind an die Vereins-Verwaltung zu richten.

§ 7.

Kommen Betriebsunfälle unter den Mitgliedern der Ortsgruppe vor, so hat der Bezirksvorstand nach erhaltener Kunde sich darüber zu unterrichten und dem betroffenen Mitgliede hinsichtlich der Berichterstattung an die Vereins-Verwaltung, sowie der nach § 3 der Vereinssatzungen, Abth. Rechtshilfe, erforderlichen Bescheinigung und handzeichnerischen Darstellung mit Rath und That an die Hand zu gehen.

§ 8.

Alle Jahre hat der Bezirksvorstand einmal, und zwar im Monate Februar, eine Hauptversammlung zu berufen.

In dieser hat derselbe Rechenschaft über seine Wirksamkeit, sowie über die Kassenverhältnisse abzulegen und alles, was sonst für den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein und für die Ortsgruppe von Belang ist, zur Besprechung zu stellen.

Die Beschlüsse, welche nach einfacher Stimmenmehrheit gefaßt werden, sind für den Bezirksvorstand bindend.

Die Hauptversammlung hat auch die Wahl der Vorstandsmitglieder und des Familienbeirathes vorzunehmen und dem Kassirer Entlastung zu ertheilen.

Wiederwahl der bisherigen Mitglieder ist zulässig, ebenso die Wahl durch Zuruf.

§ 9.

Abänderungen dieser Satzungen können nur in der jährlichen Hauptversammlung beschlossen werden. Für die Aenderungen müssen Zweidrittheile der Anwesenden ihre Stimmen abgeben."

Hannover, im Mai 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

Ortsbezirk Weißenfels.

Sonntag, den 7. Juni cr. **Ausflug** mit Familie nach Lichteritz und Tanzkränzchen im Gasthaus zum „Deutschen Haus" daselbst. Gäste können durch Mitglieder eingeführt werden. Zahlreiches Erscheinen ist erwünscht. Sammeln von 2 Uhr Nachmittags ab an der Robinsoninsel. **Der Vorstand.**

Digitized by Google

Bezirksverein Straßburg i. Elsaß.

Zur endgiltigen Beschlußfassung über die Gründung des Reichs-Eisenbahnbeamten-Vereins in Elsaß-Lothringen findet Sonntag, den 14. Juni d. Js. in Straßburg i. Elsaß eine **allgemeine Versammlung** in dem uns gütigst zur Verfügung gestellten Lokal des Straßburger Männergesangvereins, Kettengasse 3, statt, wozu ich hierdurch die Herren Kollegen vom geflügelten Rade ergebenst einlade. Anfang 1 Uhr Nachmittags.

Der Vorsitzende.
Hoerner.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Da den älteren Mitgliedern des Vereins der Inhalt des nachfolgenden Schreibens Sr. Excellenz des Wirklichen Geheimen Rathes, Generaldirektors a. D. von Tschirschky von Interesse sein dürfte, glaubt ihn die Vereins-Verwaltung zur allgemeinen Kenntniß bringen zu sollen:

Dresden, den 25. Mai 1896.

An den Hauptvorstand des Vereins der Beamten der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Für die gütige Zusendung des Jahresberichts auf das Jahr 1895 sage ich meinen ergebensten Dank. Sie, meine Herren, haben mir damit eine doppelte Freude bereitet. Denn nicht nur die günstigen Ergebnisse Ihrer Verwaltung nehmen mein Interesse lebhaft in Anspruch, sondern es thut auch meinem Herzen gar wohl, wahrzunehmen, daß Sie mich noch zu den Ihrigen zählen.

Mit freundschaftlicher Ergebenheit

Ihr alter Generaldirektor
von Tschirschky.

Ortsgruppe Chemnitz.

Mittwoch, den 8. Juli a. c. wird im „Wintergarten" zu Schönau ein **Sommerfest**, verbunden mit Kinderbelustigungen, Nachmittags-Konzert und Tanz bis Nachts 2 Uhr abgehalten werden. Sämmtliche Räume und Gärten stehen dem Vereine zur Verfügung. Für die Kinder sind besondere Ueberraschungen vorgesehen. Der Einladung von Gästen wird eine Beschränkung nicht auferlegt, nur müssen dieselben durch Mitglieder eingeführt werden und mit Einlaßkarten versehen sein. Für die Nachtrückfahrt mit der Straßenbahn bis zum Wilhelmplatz wird Sorge getragen werden. Näheres folgt!

Für gefl. Mittheilung der ungefähren Theilnehmerzahl (Mitglieder, Gäste und Kinder) bis zum 20. Juni wären wir den geehrten Herren Vertrauensmännern sehr dankbar, um hiernach rechtzeitig die Vorbereitungen treffen zu können.

Chemnitz, den 29. Mai 1896. **Der Vorstand.**

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Gemäß § 16 der Satzungen hat der Landesvorstand beschlossen, die diesjährige **Landesversammlung** am Sonntag, den 21. Juni ds. Js., Vorm. 9½ Uhr in Ulm abzuhalten. Versammlungslokal wird noch bekannt gemacht.

Tagesordnung:

1. Besprechung des Jahresberichts 1895/96.
2. Publikation der Jahresrechnung 1895/96.
3. Entlastung des Landesvorstandes.
4. Wahl eines Mitgliedes des Landesvorstandes und eines Ersatzmannes.
5. Wahl des Aufsichtsraths und der Ersatzmänner.
6. Wahl eines Landeskassiers.
7. Feststellung der Kaution des Landeskassiers; Feststellung der Belohnung desselben; Feststellung der Belohnung des Schriftführers.
8. Genehmigung des Voranschlags über Verwaltungskosten für 1896/97.
9. Antrag des Landesvorstandes:
   Die Landesversammlung wolle sich damit einverstanden erklären, daß sofort nach der satzungsgemäßen Untersuchung der Sterbekassenverhältnisse vom Landesvorstand mit der Erneuerung der Vereinssatzungen begonnen wird und zwar in der Richtung, daß auf Grund derselben die Rechte einer juristischen Person erworben werden können. Dem Landesvorstand wird überlassen, zu vorstehender Arbeit weitere Vereinsmitglieder beizuziehen.
10. Anträge von Crailsheim:
    a) zu § 17 der Satzungen. Der Höchstbetrag des Sterbegeldes möchte von 300 Mk. auf 500 Mk. erhöht werden.
    b) Dem Expedienten a. D. Besch, welcher als unheilbar in der Landerschen Anstalt in Göppingen sich befindet, wolle der außerordentliche Beitrag von monatlich 20 Pf. von Anfang an nachgelassen, bezw. rückvergütet werden. Dieser außerordentliche Beitrag wolle auch allen zur Ruhe gesetzten Mitgliedern erlassen werden.
11. Antrag von Sigmaringen:
    Es soll angestrebt werden, daß die Beförderung sämmtlicher Vereinsschriftstücke, insbesondere aber auch der Einzug der Vereinsbeiträge, gleichwie im Nachbarstaat Baden, auf dienstlichem Wege unentgeltlich geschehen darf.
12. Anträge von Stuttgart:
    a) Der Aufsichtsrath ist anzuweisen, von der Beiziehung eines Sachverständigen zu der nach § 18 der Satzungen vorgesehenen Untersuchung der Bestandfähigkeit der Sterbekasse vorerst abzusehen, sofern die Kosten 50 Mk. überschreiten würden.
    b) Zu § 2 der Satzungen. Beamte über 50 Jahre oder solche, welche ihrer Gesundheitsverhältnisse wegen zur Betheiligung an der Sterbekasse nicht zugelassen werden können, werden auf Ansuchen als „außerordentliche Mitglieder" gegen eine — auch die Beiträge für Rechtsschutz und Vereinszeitung in sich schließende Gebühr von jährlich ca. 3 Mk. in den Landesverein aufgenommen. Diese Mitglieder haben alle Rechte und Pflichten der ordentlichen Mitglieder, nur daß sie keinen Antheil an der Sterbekasse haben.
    c) Zu § 7 und 17 der Satzungen. Stirbt ein Mitglied, welches bereits die dreijährige Wartezeit hinter sich hat, während der Militärdienstzeit, so erhalten die Hinterbliebenen das halbe Sterbegeld. Hat jedoch das Mitglied seine Beiträge bis zum Tode fortbezahlt, so wird das Sterbegeld unverkürzt ausbezahlt.
13. Bericht über den V. Verbandstag in Wien. Besprechung eines Ausschreibens des Verbandsvorstandes. Wahl der Abgeordneten zum nächsten Verbandstag.
14. Besprechung allgemeiner Vereinsangelegenheiten. Vorschläge eines Ortes für die Landesversammlung 1897.

Die Landesversammlung ist für alle Mitglieder öffentlich, doch haben an der Berathung und Abstimmung nur die Bezirksabgeordneten, sowie Mitglieder des Aufsichtsraths und des Landesvorstandes theilzunehmen. Das Erscheinen der sämmtlichen Bezirksabgeordneten ist dringend erwünscht.

Mit der Landesversammlung wird eine **allgemeine Landesfeier** verbunden und zwar: Nachmittags 1 Uhr gemeinschaftliches Mittagessen im Versammlungslokal, um 4 Uhr Konzert mit Tanzunterhaltung.

Die Aufstellung des Programms für das Konzert hat der Bezirksverein Ulm übernommen.

Es wird zu hoffen sein, daß auch die diesjährige Landesfeier von allen Seiten recht zahlreich besucht wird.

Die Namen der Theilnehmer an dem gemeinschaftlichen Mittagessen wollen einige Tage vorher dem Herrn Eisenbahn-Assistenten Hofmann in Ulm mitgetheilt werden.

Stuttgart, den 23. Mai 1896. **Für den Landesvorstand.**
Fraenkel.

---

1. Quittung und Dank für freiwillige Beiträge: Helmle Eisenbahn-Sekretär, Stuttgart 4 Mk.; Dangelmaier, Bahnhof-Verwalter Schussenried 2,50 Mk.; Rau, Eisenbahn-Sekretär, Stuttgart 2 Mk.; Schairer, Eisenbahn-Sekretär, Stuttgart 20 Pfg.

2. Die Versicherungsscheine der nachgenannten, aus dem Verein ausgetretenen Mitglieder sind nicht zurückgegeben worden und werden deshalb für ungiltig erklärt: 472 Zirkel, Richard, Expedient, Eßlingen. 573 Schneider, Franz, Eisenbahn-Praktikant, Rottweil. 596 Pfarr, Georg, Stat.-Vorstand a. D., Herrlingen. 605 Koller, Otto, Eisenbahn-Praktikant, Ulm. 716 Ernst, Josef, Eisenbahn-Praktikant, Zuffenhausen. 739 Hämmerle, Eugen, Post-Praktikant, Stuttgart. 758 Ferner, Emil, Post-Assistent, Heilbronn. 807 Greil, Franz, Eisenb.-Ref., Tuttlingen. 822 Thatenhorst, Heinrich Gustav, Eisenbahn-Praktikant, Stuttgart. 884 Merz, Karl, Eisenbahngehilfe, Ludwigsburg. 907 Kiefer, Adolf, Eisenbahn-Praktikant, Eßlingen. 948 Holzmann, Otto, Eisenbahngehilfe, Stuttgart. 1005 Wagner, Benedikt, Bauführer, Geislingen.

3. Der Jahres- und Kassenbericht für 1895/96 wird den Bezirksvereinen noch vor der Landesversammlung zugehen. Derselbe kommt dann am Verhandlungstage nicht zur Verlesung, sondern nur zur Besprechung, wodurch die Verhandlungen abgekürzt werden.

Stuttgart, den 31. Mai 1896. **Für den Landesvorstand:**
Fraenkel.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirk Heidelberg.

In der am 26. v. Mts. hier abgehaltenen außerordentlichen Hauptversammlung ist als Nachfolger für den nach Karlsruhe versetzten Herrn Zeise der Unterzeichnete als Vorsitzender des Bezirksvereins gewählt worden.

Heidelberg, den 1. Juni 1896. **Peter Junghans.**
Expeditions-Assistent.

Zur gefl. Beachtung!

☛ Alle Bekanntmachungen (Einladungen, Ankündigungen usw.), welche noch in der Nummer von derselben Woche Aufnahme finden sollen, müssen bis **Dienstag Vormittag** in unseren Händen sein. Nachrichten über festliche Veranstaltungen, Versammlungen usw. werden bis spätestens **Montag Nachmittag** erbeten und finden nach Maßgabe ihrer Dringlichkeit und des vorhandenen Raumes Aufnahme. — Bei Briefen, auf welche wegen Uebergewichts Strafporto entfällt, erfolgt Zurückweisung oder Anrechnung der Kosten an den Absender.

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Nr. 24. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 11. Juni 1896. München.

Von der Kautions- und Darlehns-Bewilligung.

In dem Leitartikel der Nr. 22 wird der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins ein Vorwurf daraus gemacht, daß dieselbe in Ermangelung einer eigenen Kautionskasse gerade mit der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft ein Abkommen getroffen hat, da „der Preußische Beamtenverein die Kautions-Gesellschaft an Billigkeit bei Weitem übertreffe."

Schon das spezifierte Beispiel, welches der Verfasser zur Illustrirung dieser Behauptung gewählt hat, zeigt, wie unrichtig diese ist, denn die Gesammtsumme der Zahlungen ist beim Preußischen Beamten-Verein noch höher als bei der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft, obgleich bei dem Beispiel eine Dividende von 4½ Proz. vorausgesetzt wird. Nun legt die Direktion des Preußischen Beamten-Vereins selbst in ihrem Heftchen „Einrichtungen und Erfolge" nur eine Dividende von 4 Proz. zu Grunde, und daß auch für eine solche nicht für immer garantirt werden kann, wird jeder Versicherungstechniker bestätigen. Wenn also der sehr mögliche Fall eintritt, daß nicht 4½ Proz. in Anrechnung gebracht werden können, erhöhen sich die Kosten beim Preußischen Beamten-Verein noch wesentlich.

Ferner wird das Bild für den Preußischen Beamten-Verein ein noch ungünstigeres, wenn der Beamte nicht in der Lage ist, gleich vor Erlangung der Kaution 18 Proz. (nämlich 5 Proz. Kursdifferenz, 10 Proz. Amortisation, 3 Proz. Risikoprämie) derselben auf einmal zu zahlen. In einer solchen Lage befinden sich wohl die wenigsten Kautionsbedürftigen. Und in diesem Falle würden selbst bei einer Dividende von 4½ Proz. die Zahlungen beim Preußischen Beamten-Verein in den ersten Jahren folgende sein, wenn die zu amortisirenden 90 Mk. auf 5 Jahre vertheilt werden:

Im Jahre 5 % Zinsen abzüglich Mk. 31,50	1 % Beitrag zum Kautionsfonds	Amortisations-Rate	L.-V.-R. abzüglich Dividende	Einmalige Zahlung Kursdiff. Honorar Stempelgeb.	zusammen
1. 13,50	9,—	18,—	63,10	43 + 13	161,60
2. 12,60	8,82	18,—	60,92		100,34
3. 11,70	8,64	18,—	58,64		96,98
4. 10,80	8,46	18,—	56,27		93,53
5. 9,90	8,28	18,—	53,81		89,99

Die Direktion des Preußischen Beamten-Vereins kann den Darlehnsschuldnern nach 5 Jahren den Beitrag zum Kautionsfonds auf ½ Proz. ermäßigen und nach weiteren 3 Jahren ganz erlassen. In diesen ersten 8 Jahren sind dann bei dem von Herrn X. gewählten Beispiel 91,56 Mk. mehr als bei der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft zu zahlen und erst vom 9. Jahre an können die in Nr. 22 angeführten Jahresbeiträge zur Geltung kommen.

Der Umstand, daß der Beamte 3½ Proz. Schuldverschreibungen anstatt wie bei der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft 3 Proz. erwirbt, ist unserer Ansicht nach bei der sicher bevorstehenden Konvertirung durchaus kein Vortheil.

Ganz unberechtigt aber ist es, zu behaupten, daß die Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft Erleichterungen „abgehandelt" hat. Auf die Anfrage des Vereinsvorstandes, ob den Mitgliedern nicht die Abschlußprovision um ½ Proz. ermäßigt werden könnte, erklärte sich die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft mit Schreiben vom 2. November 1895 bereit, dem Verein für jeden Antrag von Vereinsmitgliedern 1 Proz. zu vergüten und außerdem alle Auslagen, die der Verwaltung durch Erledigung der Kautionsgesuche erwachsen, zu übernehmen. Bisher ist ½ Proz. den Beamten, ½ Proz. dem Verein zu Gute gekommen. Wir hatten schon beschlossen, dieses letztere ½ Proz. den Kautionsnehmern zu Gute kommen zu lassen, sodaß diesen bei den Abschlußprovisionen 9 Mk. bei 900 Mk. Kaution in Abzug gebracht werden.

Es ist ganz unzweifelhafte Thatsache, daß eine Kautionsleistung durch die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft dem Beamten die geringsten Lasten auferlegt von allen Instituten, die sich damit befassen, den Preußischen Beamten-Verein eingeschlossen. Auch durch den Umstand, daß es seitens der Kautions-Gesellschaft ganz dem freien Ermessen des Beamten anheim gegeben wird, innerhalb welcher Zeit und ob er überhaupt zu amortisiren wünscht, wird den verschiedenartigen Verhältnissen der einzelnen Beamten Rechnung getragen, so daß es jeder in der Hand hat, die Zahlungen seinem Einkommen und seinen sonstigen Verpflichtungen anzupassen. Es hat sich wiederholt gezeigt, daß manchen Beamten auch eine kleine Amortisationsrate zu drückend sein kann, und daß öfter gewünscht wird, erst später mit der Amortisation zu beginnen. Daß die großen Vorzüge der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft und die geringen Umstände, durch sie eine Kaution gestellt zu erhalten, auch von den Beamten anerkannt werden, beweist unter anderem die uns mitgetheilte Thatsache, daß viele kautionssuchende Beamte durch Kollegen, die ihre Kaution von der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft erhalten haben, an diese Gesellschaft empfohlen werden.

Sicherlich ist es für uns wünschenswerth und zu erstreben, daß die Gesetze über die Kautionsverpflichtung der Beamten eine Aenderung erfahren. Solange aber die bisherigen Vorschriften bestehen, und besonders die Vorschrift in Preußen besteht, daß die zu stellende Kaution in preußischen Staatspapieren zu erlegen sind, muß die Vereinsverwaltung darauf bedacht sein, ihren Mit-

Digitized by Google

gliedern ein Institut nachzuweisen, das am wenigsten drückende Bedingungen stellt, und zumal, wenn dasselbe den Vereinsgenossen noch gewisse Erleichterungen gewährt. Alle Versuche die Staatsregierung zur Aenderung des Kautionsgesetzes zu bewegen, erscheinen uns zur Zeit aussichtslos*).

Die Erhebung von 6 Proz. bei Darlehen aus unserer Spar- und Darlehnskasse ist nicht zu hoch. Sie ist Gebrauch in allen gleichen Kassen. Wovon sollte unsere Spar- und Darlehnskasse denn bestehen können, wenn sie nicht diesen Prozentsatz erhebe? Hinweisen müssen wir noch darauf, daß unsere Darlehnskasse die in ihrer Macht stehenden weitestgehenden Zugeständnisse in Betreff der Rückzahlung der Darlehen macht und, soweit es ihre Pflicht zuläßt, auch Nachsicht bei der Rückzahlung ausübt. Das sind Zugeständnisse, die keine andere private Kasse leistet. Mehr brauchen wir doch nicht anzuführen, um unsere Mitglieder zu überzeugen, daß wir auch durch diese Wohlfahrtseinrichtung nur das Beste unserer Vereinsgenossen im Auge haben. In diesem unseren Bestreben werden wir auch nicht nachlassen und hoffen bei unseren Mitgliedern soviel Verständniß dafür zu finden, um weiteren Erörterungen hierüber überhoben zu sein.

*) Wenn man von dem Grundsatze ausgeht, daß der Sperling in der Hand besser ist als die Taube auf dem Dache, oder hier mit anderen Worten, daß doppelt hilft, wer schnell hilft, so ist der Abschluß der Vereinsverwaltung gewiß nur erfreulich. Dagegen verlautet mit ziemlicher Bestimmtheit, daß die Regierung mit Erhebungen begonnen hat, die wenigstens erkennen lassen, daß sich dieselbe mit einer Aenderung des Kautionsgesetzes eingehender zu befassen gedenkt. Es empfiehlt sich daher vielleicht doch, eine entsprechende Resolution herbeizuführen und der Regierung zur Kenntniß zu bringen. Auf dem nächsten Verbandstag in Berlin wird unseres Erachtens die beste Gelegenheit hierzu geboten sein. D. Schriftl.

Wirthschaftlichkeit beim Eisenbahn-Betriebe.

In einer Besprechung der Eisenbahnbetriebs-Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Februar 1896) kommt der Herr Verfasser zu dem Ausspruch: „Das reine privatwirthschaftliche Eisenbahnsystem, wie es in den vereinigten Staaten durchgeführt ist, hat eben vollständig bankrott gemacht. Die wissenschaftliche Theorie von dem freien Walten der wirthschaftlichen Kräfte hat sich in der amerikanischen Eisenbahnpolitik nicht bewährt."

Er drückt alsdann seine Verwunderung darüber aus, daß die amerikanischen Eisenbahnverwalter vor dem Krebsschaden einer durch und durch „unehrlichen" Verkehrspolitik die Augen verschließen und stellt dem die Einfachheit und Klarheit unserer deutschen Tarife lobend gegenüber.

Genau genommen, sind die Mängel in der Verwaltungsweise bei den deutschen und amerikanischen Bahnen die gleichen. Neben den deutschen geregelten Normaltarifen wuchern die wilden Ausnahmetarife auf demselben regellosen Boden wie die amerikanischen Tarife. Die Verwaltungen pflegen beiderseits die Ausübung des Monopols und sind in Folge dessen hier so wenig wirthschaftlich wie dort. — Dort in Ermangelung des freien Waltens der wirthschaftlichen Kräfte, hier aus Geringschätzung der Wirthschaftlichkeit.

Es ist hier wie dort die Auflage unterlassen worden, daß eine ausahmslos gleiche Bedienung des einen Transportnehmers wie des anderen stattzufinden habe.

Wenn eine Bahnverwaltung verschiedene Preise machen kann, je nachdem der Transportnehmer in der Lage ist, andere Transportgelegenheiten benutzen zu können, so läßt sie sich, wenn sie in Konkurrenz mit anderen Transportunternehmungen oder mit anderen Eisenbahnen tritt, heute zu um so unnatürlicheren Unregelmäßigkeiten hinreißen, als sie in der Lage ist, auf konkurrenzlosen Strecken, Mangels eines Verbotes, höhere Preise zu erzielen.

So kommt man in Amerika zu einer „unehrlichen" Verkehrspolitik, bei den deutschen Staatsbahnen zu den in der Wirkung gleichen Ausnahmetarifen.

Der Unterschied zwischen den amerikanischen und den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen liegt somit nicht in dem Verwaltungs-System, sondern nur in dem Maaß der Abweichungen von wirthschaftlicher Betriebsweise.

In Amerika hat man, so lange ein Gesetz nichts Anderes gebietet, ein Recht dazu, nach Willkür zu handeln und nützt es voll aus, ob zum Vortheil oder nicht, kann hier unberührt bleiben. In Deutschland hat man zur Beseitigung der Mißstände zur Staats-Verwaltung gedrängt. Erscheint dieser die monopolistische Verwaltungsweise zu verlockend, als daß sie sich von ihr trennen könnte, so muß sie sich, zumal auch im Hinblick auf eine nominelle Kontrole des Reichseisenbahn-Amtes, wenigstens in der Ausübung Schranken auferlegen, um Unzufriedenheiten nicht gar zu laut werden zu lassen.

Vor einigen Jahren berichtete eine Handelskammer, es sei ihr auf die Bitte, die einem Bahn-Grenz-Handelsplatz eingeräumten billigeren Ausnahmetarife auf einige Orte ihres Kammerbezirkes zu übertragen, die Antwort geworden, die billigeren Ausnahmefrachtsätze seien mit Rücksicht auf den Wettbewerb einer Nachbarbahn eingeführt worden, der begünstigte Ort verdanke also die Ausnahmestellung seiner geographischen Lage und die Eisenbahnverwaltung vermöge die Ungunst der geographischen Lage der von den Bittstellern bezeichneten Orte nicht durch Tarifmaßregeln auszugleichen.

Es werden also billigere Ausnahmesätze nicht eingeräumt, weil der Transport von dem begünstigten Ort billiger zu bedienen ist, sondern weil ihm eine Konkurrenzlinie zur Hand ist.

Es ist also gar keine wirthschaftliche Verwaltung, die ihre Anforderungen nach Maßgabe des Aufwandes stellt, sondern eine monopolistische, die nur darauf achtet, ob noch eine andere Transportgelegenheit da ist, oder nicht.

In Amerika würde man solche Bittsteller kurzer Hand abweisen. Bei uns sucht man nach einer Beschwichtigung, und so ist man auf den Einfall gekommen, es als eine geographische Gunst

Das Segelschiff

und die

hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens.

(Schluß aus Nr. 21.)

Es sind viele Erfindungen gemacht, das Log zu verbessern und in neuerer Zeit werden auch mancherlei „Patentlogs" angewandt, die fortwährend nachgeschleppt werden und mit einer Art Schiffsschraube versehen sind, deren Umdrehungen rascher oder langsamer werden, je nachdem die Geschwindigkeit des Schiffes sich ändert. Auf einem Zeigerwerk an Bord kann dann die zurückgelegte Zahl von Seemeilen oder „Knoten" per Stunde jederzeit abgelesen werden. Die Instrumente sind aber sehr empfindlich und bedürfen, um gut zu funktioniren, der sorgfältigsten Behandlung und nicht zu harten Wetters. Auf Dampfern kann man auch aus der Zahl der Räder oder Schraubenumdrehungen die zurückgelegte Entfernung berechnen, doch wird daneben immer auch das Log verwendet.

Den durch astronomische und chronometrische Messung und Berechnung, sowie durch Kompaß und Log täglich ermittelten Punkt, an dem sich das Schiff zu einer bestimmten Zeit befand, in die Seekarte eintragen, heißt „Besteck machen."

Ueber die Anker ist Folgendes zu bemerken: Jedes Seeschiff muß verschiedene Arten von Ankern an Bord haben, und zwar „Buganker", „Stromanker" und „Warpanker". Die Buganker sind die stärksten, die Stromanker haben etwa ein Drittel des Gewichts der Buganker und die Warpanker die Hälfte dessen der Stromanker. Das Gewicht der Anker richtet sich nach dem Kubikinhalt des Schiffes. Ein Segelschiff von 1000 Kubikmeter Rauminhalt (330 Tons) muß 3 Buganker von zusammen 1955 Kilogramm Gewicht ohne den Stock, 1 Stromanker von 300 Kilogramm und 1 Warpanker von 150 Kilogramm haben, ein Segelschiff von 6000 Kubikmeter (2000 Tons) 3 Buganker im Gesammtgewicht von 5740 Kilogramm, 1 Stromanker von 760 und 1 Warpanker von 380 Kilogramm. Die Ankerketten eines 500 Tons-Segelschiffes müssen mindestens 330 Meter lang, die eines 3000 Tons-Segelschiffes 435 Meter lang sein. Die Zahl der Anker eines Dampfers ist dieselbe, das vorgeschriebene Gewicht etwas geringer, die Kettenlänge dieselbe. Die größeren Dampfer pflegen aber bedeutend schwerere Anker zu führen. Der Anker besteht aus dem „Schaft", den „Armen" mit „Händen" und „Zähnen" (Stahlspitzen), dem „Stock" und dem „Schäkel" (Oese). Das abgerundete Verbindungsstück der Arme heißt „Kreuz". Der Stock, der im rechten Winkel zu den Armen steht, hindert die Arme, flach auf dem Boden zu schleifen. Neuere Patentanker haben häufig keinen Stock, statt dessen aber 4 Arme, oder auch bewegliche Arme, die sich in einem Gelenk um das Ende des Schaftes bis zum gewissen Grade drehen können. Fällt der stocklose Anker auf den Meeresboden, so liegt er zuerst platt, sobald dann aber die Kette beim Abtreiben des Schiffes wieder anzieht, hebt sich der Schaft allein und die Arme graben sich in den Grund ein. Anker dieser Art bewähren sich vollkommen. Sie haben den Vorzug, daß sie nicht an Bord geholt zu werden brauchen, sondern mit dem Schaft in die „Klüsen", Oeffnungen am Bug des Schiffes zum Durchlassen der Ankerketten, gehen.

Digitized by Google

eines Ortes zu bezeichnen, wenn sich konkurrirende Verkehrslinien in ihm vereinigen. — Der Ausdruck ist natürlich nicht zutreffend. Geographie würde es sein, wenn die benachbarte Linie kürzer wäre, als die inländische. Das ist aber nicht der Fall, sondern sie ist länger. Die Ausnahmemaßregel ist also nicht durch die geographische Lage, sondern durch die billigeren Frachtsätze einer benachbarten Bahn veranlaßt worden.

Die Abweichung von den Gepflogenheiten einer privat-wirthschaftlichen Verwaltung „bei freiem Walten der wirthschaftlichen Kräfte" liegt nun nicht darin, daß man gelegentlich einmal eine Ausnahme machte, sondern darin, daß man die Ausnahmen zum System macht, daß man eine eigne Geographie erfindet, um ein solches Ausnahmesystem berechtigt erscheinen zu lassen.

Der Geschäftsreisende meldet auch oft seinem Prinzipal, daß er billigerem Preis Seitens der Konkurrenz begegnet sei und, vorbehaltlich der Genehmigung, auch Ausnahmepreise bewilligt habe. — Werden die Verkäufe aber bestätigt, dann nimmt der Geschäftsinhaber auch alsbald Veranlassung, seine Preisliste einer Prüfung und Umänderung zu unterwerfen, denn das freie Walten der wirthschaftlichen Kräfte (die Konkurrenz) würde sich sonst auch an anderen Orten bemerkbar machen.

Anders bei den Eisenbahnen und zwar auch bei den deutschen, — vermöge der Eigenart des Mangels der Konkurrenz im eigenen Bahngebiet. — Da bleiben solche Ausnahmen nicht nur jahrelang Ausnahmen, nein sogar bei allgemeinen Neuregelungen der Tarife rechnet man mit ihnen als mit berechtigten Ausnahmen. Die Konkurrenzlinien können ja nur an den Grenzpunkten der Bahn benutzt werden, deshalb genügt es für die Bahn, wenn sie an diesen Orten Ausnahmen macht. — An den Orten innerhalb des Bahnnetzes hört für die Bahn das freie Walten der wirthschaftlichen Kräfte auf, hier kann sie die Preise ohne Rücksicht auf eine Konkurrenz stellen und stellt sie auch bei uns genau so wie in Amerika. So kommt man zu verschiedenen Preisen für die gleiche Leistung, und das ist im Geschäftsleben unreell, „unehrlich".

Eines übersieht man nur dabei, nämlich daß die Landwirthschaft, das Gewerbe und deren Lebensäußerung, der Handel, die mit dem Weltmarkt konkurriren müssen, an den Orten innerhalb des Bahnnetzes von der Konkurrenz ebenso berührt werden, wie die Bewohner an den berücksichtigten Grenzorten. — Die Differenz an der Fracht, die sie mehr zahlen müssen, als die Grenzorte, verlieren sie an ihrem Verdienst oder sie können viele Geschäfte gar nicht machen und sind dadurch in ihrem Geschäftsumfang beschränkt.

Im Interesse der Bahn liegt dieses nicht. Weil aber die Nachtheile nicht sofort sichtbar sind, achtet man ihrer nicht. Im eigenen Vortheil der Bahnen würde es liegen, wenn sie die allgemeine Preisliste, also hier die Normaltarife, wie die Kaufleute, alsbald nach einem durch die Konkurrenz veranlaßten Preisabschlag, nach diesem allgemein regeln würden, so daß an den Orten innerhalb des Bahnnetzes die Landwirthschaft, Gewerbe und Handel ebenso konkurrenzfähig mit dem Weltmarkt gemacht würden, wie jetzt nur die wenigen durch die neue Geographie begünstigten Orte.

(Schluß folgt.)

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Eingesandt. Am 1. April d. J. bestand die Neuorganisation der preußischen Staatsbahnen ein Jahr. Trotzdem ist es noch nicht erreicht worden, den Güter-Abfertigungen die Instradirungs-Vorschriften entsprechend den heutigen Verkehrsbezirken zuzustellen. Eine Ausnahme macht der Bezirk Erfurt-Magdeburg, für den jüngst dieselben eingingen. Wenn man an maßgebender Stelle wüßte, welch eine Mehrarbeit den betreffenden Expeditionsbeamten aus dem Fehlen eines geordneten Leitungsmaterials erwächst, man würde sich sicherlich beeilen, um diesem Uebelstande abzuhelfen. Statt dessen schickt man noch immerzu Berichtigungen, wodurch natürlich der Wirrwarr in den alten Tabellen größer wird. — Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch den Wunsch zum Ausdruck bringen, durch das Amtsblatt den betheiligten Dienststellen zur Kenntniß zu bringen, wenn die Neuauflage eines Tarifheftes oder des zugehörigen Leitungsmaterials vorgenommen wird, das behütet vor mancher unnützen Arbeit.

E.

Preußen. Ueber eine Neuorganisation des gesammten Stations- und Expeditionswesens werden nach der offiziösen „Berliner Korrespondenz" wieder einmal falsche Gerüchte insofern verbreitet, als diese nahe bevorstehen soll. Es werden dazu bis ins Einzelne gehende Angaben über die zukünftigen amtlichen Bezeichnungen und Besoldungsverhältnisse gemacht, die aber, wie gesagt, in ihrem ganzen Umfange auf Erfindung beruhen. — Man muß die Hartnäckigkeit bewundern, mit der diese „Träumereien" gewisser Blätter sich erhalten; zu wünschen wäre aber trotz dieser voreiligen Mittheilungen, daß bald einmal die nothwendigen Ausgleichungen und Verbesserungen in den Verhältnissen der hier in Rede stehenden Beamtenklassen erfolgen möchten.

106 Kilometer in der Stunde. Zur Feststellung der höchstmöglichen Fahrgeschwindigkeit werden seit einiger Zeit auf der Berlin-Görlitzer Bahn, auf der Strecke von Berlin bis Lübbenau, Probefahrten unternommen. Für diese ist eine besondere Schnellzugmaschine ganz neuer Konstruktion, mit vier, statt wie sonst zwei Zylindern, gebaut worden, deren Treibräder einen Durchmesser von zwei Metern aufweisen, wodurch die ins Auge fallende bedeutende Höhe der Maschine bedingt wird. Bei den Fahrten ist die Zugbelastung sehr verschieden gewesen, bis zu 100 Achsen. Bei einer Belastung mit 30 Achsen sind als höchste Leistung 106 Kilometer in der Stunde festgestellt worden, 20 Kilometer mehr, als die bisher höchste Fahrgeschwindigkeit des schnellsten unserer Blitzzüge, des D-Zuges Berlin-Hamburg, beträgt, der die 286 Kilometer lange Strecke in 3 1/2 Stunden durchsaust, während

---

Soll der Anker geworfen werden, so giebt der Kapitän nach der Karte zunächst die erforderliche Kettenlänge an, die von der Ankerwinde abgerollt und sorgfältig in den Kettenkasten aufgescheert wird, damit sie mit größter Leichtigkeit dem fallenden Anker folgen kann. Der auf der Back liegende Stockanker wird dann mit dem Ankerkrahn über die Reling gehoben, sodaß der Stock; schon ganz über Bord ist, eine „Hand" aber auf die Reling gestützt bleibt. Eine kurze Kette, die mit dem einen Ende binnenbords befestigt ist, wird durch den „Schäkel" geführt, eine andere ebensolche um den unteren Theil des Schaftes. Die freien Enden beider Ketten werden an Daumen festgehakt, die an einer drehbaren Stange auf Deck abwärts gerichtet stehen. Auf das Kommando „Anker slippen" wird dann die Stange mit einem Hebel gedreht, die Ketten lassen los und der Anker fällt, von der Ankerkette gefolgt, in die Tiefe. Beim Aufholen zieht die Ankerwinde das Schiff vorwärts, bis das Vordertheil sich senkrecht über dem Anker befindet, der dann bei kräftigem Anziehen der Winde losläßt und wieder an Bord genommen wird.

Ein „Treib-" oder „See-Anker" besteht aus mehreren im rechten Winkel übereinander befestigten Spieren, über die ein starkes Stück Segeltuch oder Persennige gespannt ist. Um die Kreuzungsstelle werden starke Ketten durch die Leinwand geführt und daran die „Treibtrosse", ein starkes Tau oder Drahtseil befestigt. Dann wirft man die an der Spitze einer Spiere meist mit einem Anker beschwerte Einrichtung über Bord, die sich senkrecht gegen das Wasser stellt und dem treibenden Schiffe einen guten Halt giebt.

Nach den Unfallverhütungs-Vorschriften des deutschen Reiches muß jedes Schiff stets seetüchtige und zum sofortigen Aussetzen bereite Boote an Bord haben, deren Größe bequem für die Mannschaft ausreicht, wenn dem Schiff ein Unfall zustoßen sollte. Mehr als die Hälfte dieser Boote müssen mit dichten Luftkasten von mindestens 1/15 des Raumgehalts des Bootes versehen und an jeder Seite muß außen am Bord von vorn bis hinten eine Rettungsleine angebracht sein. Sind Personen außer der Besatzung an Bord, so muß auch für diese genügender Bootsraum vorhanden sein und zwar ist auf jede Person 3 Kubikmeter Bootraum zu rechnen. In jedem Boot müssen die erforderlichen Masten, Segel und Ruder, Kompaß, Kappbeil, Schöpfeimer, sowie wasserdichte Behälter für Wasser und Brod vorhanden sein, die während der Reise stets mit gutem Wasser und hartem Brod zu füllen sind. Die Boote sollen möglichst alle in „Davits", zum sofortigen Herablassen bereit hängen. „Davits" sind drehbare eiserne Pfosten, deren Spitze etwas gebogen und mit einem „Block" versehen ist. In zwei solchen „Davits" hängt das Boot an starken Tauen, so daß es nicht über die Schiffswand hinausragt. Soll es „ausgefiert" werden, so werden die „Davits" mit dem in ihnen hängenden Boot nach außen gedreht, worauf es ohne Weiteres hinuntergelassen werden kann.

Es seien hier noch einige Dinge erwähnt, die für Segel- und Dampfschiffe gleichmäßige Bedeutung haben: Tonnengehalt und Stabilität der Schiffe.

Das Wort „Tonne" bedeutet zweierlei, je nachdem man es für die Größe oder für die Tragfähigkeit eines Schiffes anwendet. Sagt man, ein Schiff hat 1000 Tons, so meint man damit einen Raumgehalt von 100 000 Kubikfuß engl. oder 2832 Kubikmeter,

Digitized by Google

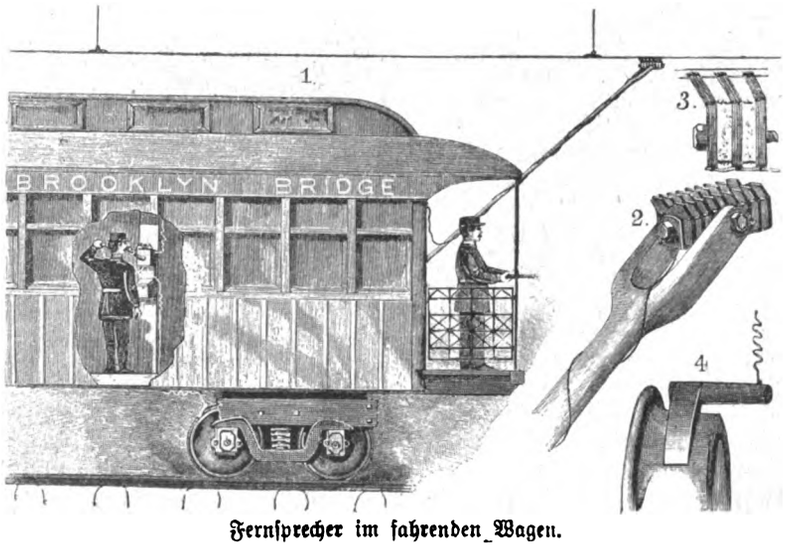
die Geschwindigkeit der gewöhnlichen Schnellzüge nur 70 Kilometer erreicht. Sämmtliche Fahrten, bei denen auf den Zwischenstationen nicht nur nicht gehalten, sondern sogar die Bahnhöfe mit unverminderter Geschwindigkeit passirt wurden, sind bisher ohne jeden Zwischenfall verlaufen. Gewählt wurde zu diesen Probefahrten die bezeichnete Strecke deshalb, weil sie in ihrer ganzen Länge fast genau horinzontal liegt und sehr wenige Kurven hat.

(Berl. Corr.)

Technisches.

Fernsprecher im fahrenden Wagen. Auf der New-York mit Brooklyn verbindenden großen Brücke sind erfolgreiche Versuche angestellt worden, von dem fahrenden Bahnwagen aus bis zu den Brückenstationen hin eine Verständigung durch Fernsprecher zu ermöglichen, was zur Vermeidung von Gefahren, die durch Nebel oder sonstige Umstände hervorgerufen werden, sehr wichtig sein kann.

Längs der Brücke war eine Oberleitung vorhanden, welche den Strom für die elektrische Beleuchtung der Züge lieferte. Diese Leitung wurde für die Versuche benutzt. An dem Wagen (Fig. 1) befand sich eine Kontaktstange, welche ähnlich den Kontaktstangen der elektrischen Straßenbahnwagen den Strom der Oberleitung entnehmen sollte. Am oberen Ende der Kontaktstange war statt der gewöhnlichen Rolle eine Kontaktbürste (Fig. 2 u. 3) angebracht, welche sich aus einer Anzahl von mehrfachen Kupferbürstenplatten und zwischengeschalteten Gummiplatten zusammensetzte. Das weiche Gummi der letzteren sollte alle durch die Reibung der Bürste an der Oberleitung verursachten Nebengeräusche beseitigen. Von der Bürste ging eine Leitung an der Stange herab zu dem im Wagen aufgestellten Fernsprecher. Als Rückleitung diente die eine Schiene, indem ein Draht die Verbindung zwischen dem Fernsprecher und der Kontaktbürste (Fig. 4) über einem Laufrade herstellte.



Fernsprecher im fahrenden Wagen.

Während der Fahrt war es möglich, die Unterhaltung durch den Fernsprecher mit den Brückenstationen ununterbrochen zu führen. Die gleitende Kontaktbürste bewährte sich, wie „Scientific American" mittheilt, so vortrefflich, daß die Reibung an der Oberleitung kaum wahrgenommen wurde.

Infolge der gelungenen Versuche sollen die Wagen mit Fernsprechern nebst Zubehör ausgerüstet und längs der Brücke eine eigene Leitung zur Stromzuführung gelegt werden. (Uhland's V.-Z.)

Verwendung von Aluminium zum Bau von Eisenbahnwagen. Die Direktion der französischen Staatsbahnen hat nach der „Wochenschrift des Niederösterreichischen Gewerbe-Vereins" schon im Herbste vergangenen Jahres die ministerielle Genehmigung zur Rekonstruktion und zum Neubau von Personenwagen mit Aluminium erwirkt, sodaß alle bisher in Kupfer und Eisen ausgeführten Bestandtheile mit Ausnahme der Achsen, der Räder und der Kupplungen aus dem neuen Metalle hergestellt werden. Die Arbeit ist in vollem Zuge. Die Gewichts-Oekonomie ist mit 1500 (?) Kilogramm bei jedem Wagen festgestellt, und sonach wird, was sehr bedeutend in die Wagschale fällt, die Zugförderungs-Oekonomie für jeden der gewöhnlichen Züge dreißig Tonnen übersteigen.

Vermischtes.

Ehre dem Ehre gebührt! In einem der bedeutendsten süddeutschen Blätter, den „Münchner Neuesten Nachrichten" lesen wir Folgendes: „Die Erinnerungszeit an die großen Ereignisse, die sich vor 25 Jahren abspielten und aus denen das Deutsche Reich erstand, neigt sich ihrem Ende. Umsomehr erscheint es als eine Ehrenpflicht, auch der Leistungen jener Männer zu gedenken, welche damals recht eigentlich die rasche Aufstellung unserer Heere an der Grenze, die daraus hervorgegangenen Erfolge, den Unterhalt des deutschen Heeres auf feindlichem Boden ermöglichten, — der Eisenbahn-Beamten. Mit welcher Opferfreudigkeit und Hingebung diese die Pflichten für das Vaterland erfüllten, wissen Jene zu würdigen, die die große Zeit miterlebten. Stations-, Maschinen-, Zug- und Bahnbewachungs-Personal hat in den heißen Juli- und Augusttagen des Jahres 1870 die schönsten Beweise deutscher Beamtentreue und der Selbstverleugnung um höheren Zweckes Willen geliefert; der Gefahr für Gesundheit und Leben hat dasselbe muthig getrotzt, als es galt, zur rechten Stunde die Wacht am Rhein auf ihren Posten zu befördern, um dem Erbfeinde den Entritt in die deutschen Gaue zu verwehren. Hunderte von Lokomotivführern haben damals im Laufe einer Woche die Maschine nur auf wenige Stunden verlassen, und zahllosen Zugführern, Schaffnern und dergleichen mußte als Wohnung und flüchtiges Bett irgend ein Koupe oder die Ecke eines Güterwagens dienen. Zeit zum Essen gab es so gut wie gar nicht;

---

und bezeichnet man die Tragfähigkeit dieses Schiffes mit 2000 Tons Schwergut, so meint man damit ein Gewicht von 2 000 000 Kilogramm. Mit „Register-Ton" ist stets die Maaßeinheit von 100 Kubikfuß engl. gemeint. Nach der deutschen Schiffsvermessungsordnung vom 1. Januar 1873 wird der Rauminhalt eines Schiffes in metrischem Maaß, also in Kubikmeter gemessen. Der Bruttoinhalt umfaßt alle inneren Räume und festen Aufbauten; zur Ermittelung des Nettorauminhalts werden die Wohnräume der Besatzung sowie Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume davon abgezogen.

Aus dem Umstande, daß 1 Registerton = 2,832 Kubikmeter ist, ergiebt sich, daß ein Schiff bedeutend mehr an Gewichtstons à 1000 Kilogramm tragen kann, als in Raumtons angegeben ist. Ein Kubikmeter Wasser enthält 1000 Liter, die bei 4% C je 1 Kilo wiegen, das Kubikmeter also 1000 Kilo oder 1 Ton. Das Meerwasser wiegt sogar 1026 Kilo per Ton. Der Raum einer Registerton kann also fast 3 Gewichttons Ladung tragen. Da aber ein gewisser Theil des Rauminhaltes eines Schiffes unbeladen bleiben muß, um das Schiff nicht zu tief in's Wasser tauchen zu lassen, so nimmt man etwa doppelt soviel Ladefähigkeit an Gewichtstons an als das Schiff Registertons besitzt.

Neben dem Tonnengehalt wird häufig noch eine Zahl angegeben, die man als „Deplacement" des Schiffes bezeichnet. Das schwimmende Schiff verdrängt eine Wassermenge, die an Umfang der Größe des unter der Wasserlinie befindlichen Theiles des Schiffsrumpfes entspricht. Beim leeren Schiff hat diese Wassermenge genau das Gewicht des Schiffes, aber mit jeder Gewichtstonne Ladung wird das Deplacement ensprechend größer. Für Kriegsschiffe läßt sich das Deplacement bei voller Ausrüstung ein für alle mal genau feststellen, man pflegt deshalb bei ihnen nur von „Deplacement", nicht von Tonnengehalt zu reden. Ein Schiff soll beladen mindestens 20 Proz. seines Deplacements als Reserveschwimmkraft übrig haben.

„Stabilität" nennt man das Bestreben eines Schiffes, sich stets wieder aufzurichten, wenn es durch irgend eine Ursache — Wind, Wellengang, einseitig gestaute Ladung — auf die Seite gelegt wird. Es liegt auf der Hand, daß ein Schiff um so stabiler sein wird, je tiefer der Schwerpunkt sich befindet. Ist z. B. im untersten Raum Metall oder andere schwere Ladung verstaut, so wird es einer sehr großen Kraft bedürfen, das Schiff aus der aufrechten Stellung zu drängen; es wird große „Stabilität" besitzen oder, wie der Seemann sagt, sehr „steif" sein. Nimmt man dagegen leichte Ladung nach unten, schwere nach oben, so wird das Schiff nicht genug Stabilität haben, es wird „rank" sein, d. h. Neigung zum Kentern besitzen. Natürlich ist die Sicherheit eines Schiffes um so größer, je stabiler es ist, aber eine zu große Stabilität hat Eigenschaften im Gefolge, die es wünschenswerth machen, den Schwerpunkt nicht gar zu tief zu legen. Wird ein „steifes" Schiff durch Wind und Wellengang auf die Seite gelegt, so sucht es mit großer Energie wieder in die aufrechte Stellung zurückzukehren, d. h. es „schlingert" sehr heftig und ruckweise, sodaß Schiff, Ladung und Menschen an Bord schwer darunter leiden. Umgekehrt liegt bei einem „ranken" Schiff, das bei gutem Wetter seiner sanften Bewegungen halber ein sehr angenehmer Aufenthalt ist, die Gefahr des Kenterns bei jedem heftigeren Windstoß vor. Das Wünschenswerthe und Richtige liegt also in der Mitte. Der Schwerpunkt des Schiffskörpers an sich (ohne Ladung) darf nicht zu tief und nicht zu hoch liegen. Er ist durch Rechnung leicht zu bestimmen und es liegt ja ganz in der Hand des

Digitized by Google

kaum war ein Zug mit Soldaten an der Endstation angelangt, so mußte zurückgefahren werden, um andere Truppen aufzunehmen. Aber auch den anderen Beamten, höheren wie niederen, blieb nichts geschenkt. Alle mußten sich in den Dienst der Truppenbeförderung und dergleichen stellen, die denn auch mit staunenswerther Pünktlichkeit erfolgte. Dabei war die größte Aufmerksamkeit geboten, da viele Hauptlinien erst eingleisig oder nur zum geringsten Theil zweigleisig gebaut waren. Gleich dem besten Uhrwerke griffen alle Räder ineinander und gaben eine Gewähr für die in rascher Reihenfolge sich folgenden Siege. In jener Zeit, wie auch später, wo es galt, den deutschen Truppen die Deckung fast aller Bedürfnisse im Innern Frankreichs zu sichern, haben die deutschen Eisenbahnbeamten eine glänzende Prüfung bestanden. Und darum mögen auch jetzt, wo die Helden der Schlachtfelder mit rühmenden Worten genannt wurden, die Beamten der Eisenbahnverwaltungen, welche das „Eilgut nach Paris" so vorzüglich expedirt haben, nicht vergessen werden, denn: Ehre, wem Ehre gebührt."

Mit dem Bau des größten Tunnels der Welt wird binnen Kurzem begonnen werden. Derselbe wird durch den Pikes Peak in Colorado, einer der ertragreichsten Goldfeldergegenden gebohrt; er nimmt seinen Ausgang bei Colorado City und endet bei den Goldfeldern von Cripple Creek. Der Haupttunnel wird 22 2/3 engl. Meilen lang, und die sich davon abzweigenden Seitentunnels werden zusammen 25 1/3 Meilen lang, sodaß der ganze Bau die bis jetzt unerreichte Länge von 48 Meilen haben wird. Er wird doppelgleisig und 14 Fuß breit bei einer Höhe von 8 Fuß. Die beiden Mündungen des Haupttunnels haben dieselbe Höhe, 6800 Fuß über dem Meer, und die Steigung wird bei 1000 Fuß einen Fuß betragen, genug, um vollständige Drainirung bewerkstelligen zu können. Die Gesammtkosten werden auf 20 Mill. Dollars angeschlagen. Die Gesellschaft, Pikes Peak Tunnel Minning Railway Company, hat sich mit einem Aktienkapital von 25 Mill. Dollars organisirt, das meist von Kapitalisten in Paris und London geliefert wird. Der Tunnelbau soll bis zum 1. März 1906 vollendet sein, und man erwartet, daß man beim Bohren längs des Tunnels reiche Erzlager finden wird.

Jubiläum der Göltzschthalbrücke. Am 31. Mai waren 50 Jahre verflossen, seit der Grundstein zu einem der gewaltigsten Bauwerke Sachsens und Deutschlands, wie Europas überhaupt, der Brücke über das Göltzschthal bei Mylau im Vogtlande gelegt worden ist. Dieselbe wurde nach dem Plane des Oberingenieurs Hauptmann Wilke gebaut und zwar unter Mitwirkung des Ingenieurs Dost. Am 16. Juli 1851, also nach Verlauf von über 5 Jahren, konnte das gewaltige, 579 Meter lange und 83 Meter hohe, aus Sand- und Backsteinen aufgeführte Bauwerk dem Betriebe übergeben werden. Wir kommen auf die interessante Geschichte der Strecke, in welcher auch noch die etwas kleinere, aber ebenso interessante Elsterthalbrücke liegt, gelegentlich wieder zurück.

Telegraphenlinien der Welt. Die Gesammtlänge aller Telegraphenlinien beträgt 7 970 250 Kilometer, also beinahe 200 mal den Erdumfang. Hiervon entfallen auf Amerika 4 092 000 Kilometer, Europa 2 855 250 Kilometer, Asien 505 500 Kilometer, Afrika 161 200 Kilometer, Australien 355 250 Kilometer. Von den einzelnen Ländern stehen an der Spitze die Vereinigten Staaten mit 3 029 250 Kilometer, dann folgt Rußland mit 612 500 Kilometer. Die übrigen Länder kommen dann in nachstehender Ordnung: Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Indien, Mexiko, Großbritannien und Irland, Canada, Italien, Türkei, Argentinien, Spanien, Chile. Verhältnißmäßig das dichteste Telegraphennetz hat Belgien, denn es hat auf 1000 Quadratkilometer Land 409 Kilometer Telegraphendraht, dann folgt Deutschland mit 250 Kilometer. In dritter Linie steht Holland, wo das Verhältniß ein fast gleiches ist.

Der „Herr Stationschef". Ein in der kroatischen Landeshauptstadt sehr bekannter Herr führt den Spitznamen „Stationschef" und wird er in seinem Stammlokale nie anders genannt. Ein Fremder, der schon einige Male ein paar lustige Stunden mit dem „Stationschef" verbrachte, hatte eines Tages gerade nichts Anderes zu thun, und nahm sich vor, den „Stationschef" zu besuchen. Er geht also auf den Bahnhof, guckt dort von einem Bureau ins andere, sieht eine Menge Beamte, aber seinen Stationschef nicht. Er fragt einen Diener: „Erlauben 'mal zur Güte, wo finde ich den Herrn Stationschef?" — „Hier ist seine Kanzlei", antwortete der Diener. Unser Fremder blickt hinein, sieht einen ihm ganz unbekannten Herrn, kehrt um und sagt dem Diener: „Ach nee, wissen Sie, der Stationschef mit dem blonden Schnurrbart und dem langen blonden Haar!" Nun war die Reihe des Staunens an dem Diener. Er sah den Frager groß an, schüttelte den Kopf und meinte, er kenne keinen anderen Stationschef als den da in der Kanzlei. Der Fremde kehrte, ganz unbefriedigt, in die Stadt zurück und kam in das Kaffeehaus, wo der „Stationschef" eben bei einer Tarokpartie saß. „Ich war soeben auf dem Bahnhofe, konnte Sie aber nicht finden", meinte vorwurfsvoll der Fremde. Ein homerisches Gelächter aller Anwesenden war die Antwort. „Auf welchem Bahnhofe waren Sie?" — „Nun, da unten, auf dem großen." — „Da hätten Sie in die entgegengesetzte Richtung gehen müssen — in die Endstation auf dem Mirogoj." — „Dort ist ja der Zentral-Friedhof." — „Nun ja — und dort ist dieser Herr der Stationschef". Das leuchtete dem Fremden ein. Er trug aber nun kein Verlangen mehr, den Herrn „Stationschef" zu besuchen.

Sicherheit des Reisens auf englischen Eisenbahnen. In einer kürzlich abgehaltenen Versammlung von Eisenbahn-Beamten der London and South Western Railway hat der Vorsitzende Charles Scotter unter Anderem auch über die Thätigkeit der Stationsvorstände und über deren Verantwortlichkeit gesprochen, wobei er hervorhob, daß der Vorstand der größten Station Waterloo in London über ein kleines Heer von Beamten und Bediensteten, und zwar rund 600 Mann gebiete und in Folge dessen auch eine entsprechende Thätigkeit zu ent-

---

Erbauers, das Gewicht richtig zu vertheilen. Dieser Schwerpunkt bleibt stets derselbe, im leeren wie im beladenen Schiff. Für das Deplacement kommt ein zweiter Schwerpunkt hinzu, der unter dem Schiffsschwerpunkt seine Lage wechselt, je nachdem das Schiff mehr oder weniger tief eintaucht. Auf Fig. 1 bezeichnet der Punkt S den Schwerpunkt des Schiffes, D den Schwerpunkt des Deplacements, der unter normalen Verhältnissen 40—45 Proz. unter der Wasserlinie des mittleren Tiefganges liegt. Wird nun das Schiff durch irgend eine Kraft auf die Seite gedrängt, so bleibt sein Schwerpunkt S zwar genau an derselben Stelle, der Schwerpunkt des Deplacements D ändert aber seine Lage jeden Augenblick, je nachdem die Form der Wasserverdrängung eine andere wird. Er würde z. B. bei einer Neigung des Schiffes, wie sie in Fig. 2 dargestellt ist, etwa bei D1 liegen. Zieht man von diesem Punkte eine Senkrechte bis zur Mittschiffsebene, so erhält man bei M das „Metacentrum" für diese Lage des Schiffes. Ein gut gebautes Schiff, dessen Ladung richtig vertheilt und verstaut ist, muß den Schwerpunkt stets unter dem Metacentrum haben. Sein Gleichgewicht ist dann ein stabiles, das Schiff wird ruhig wieder in die aufrechte Stellung zurückkehren, sobald die Kraft, die es daraus verdrängt hat, aufhört, wirksam zu sein. — Liegt der Schwerpunkt des Schiffes zu hoch, der des Delpacements zu tief, so daß Schwerpunkt und Metacentrum zusammenfallen, so ist das Gleichgewicht neutral. Das Schiff wird in der einmal angenommenen schiefen Stellung bleiben, ohne Neigung zu haben, sich aufzurichten oder weiter zu sinken. — Liegt endlich der Schwerpunkt gar über dem Metacentrum, so ist das Gleichgewicht labil (schwankend); das Schiff wird, wenn es einmal aus der aufrechten Stellung gebracht ist, die Neigung haben, sich immer weiter überzulegen und zu kentern.

Fig. 1.

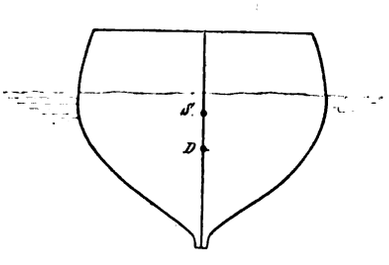
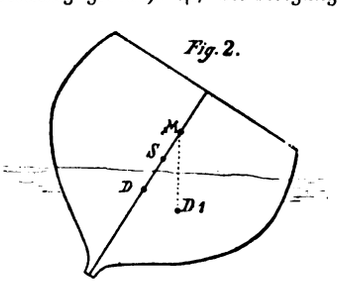


Fig. 2.



Bei beladenen Handelsschiffen pflegt das Metacentrum 1/2—4 Meter über dem Schwerpunkt zu liegen. Die großen Passagier-Dampfer mit dem kolossalen Gewicht ihrer Maschinen, gefüllten Kesseln und Kohlenbunkern, die sämmtlich unter der Wasserlinie liegen, müssen, um den Schwerpunkt und das Metacentrum in die nöthige Höhe zu bringen, Deckaufbauten haben, die zugleich für die Passagiere große Annehmlichkeiten bieten. Auch ihre Takelage erfüllt mit den Zweck, das richtige Stabilitätsverhältniß herzustellen.

Um die Stabilität eines Schiffes festzustellen, werden „Krängungsversuche" gemacht, d. h. die Schiffe werden auf der Werft einseitig belastet, um zu erproben, wie es mit ihrer Widerstandsfähigkeit gegen die Kräfte steht, die ihnen die Stabilität rauben wollen. Nach den gefundenen Resultaten lassen sich dann etwaige Mängel verbessern.

Digitized by Google

falten habe. Als Beispiel von der großen und verantwortungsvollen Leistung dieser Station führt er an, daß im vorigen Jahre am Samstage vor Pfingsten 945 Züge und am Pfingstmontage selbst 985 Züge innerhalb 24 Stunden die Station Waterloo ein- und ausgefahren haben, ohne daß auch der leiseste Unfall oder sonst irgend welche Störung eingetreten wäre. Während der letzten fünf Jahre habe die South-Western Bahn 285 Millionen Reisende befördert und sei während dieser Zeit nicht ein einziger Reisender getödtet worden, während in den Straßen von London allein 200—300 Personen jährlich getödtet werden. Im Jahre 1892, von welchem der letzte Bericht stamme, seien in den Straßen Londons 247 Mann getödtet worden, während aus den Jahresberichten der Eisenbahnen für das gedachte Jahr hervorgehe, daß auf denselben unter den vielen tausend Millionen von Reisenden, welche sie befördert haben, nur fünf Reisende im Ganzen getödtet worden seien. Daraus gehe wohl hervor, es sei etwas Wahres an der Behauptung, daß es für den Menschen am sichersten sei, wenn er in einen Eisenbahnwagen gelangen kann. (Oestr. E.-Z.)

Ein neuer Telegraphenapparat. Von J. Kustermann, Elektrotechniker in Mindelheim (Schwaben), werden zur Zeit Proben mit seinem neuen Typendruck-Telegraphen angestellt. Dieser besitzt automatischen, sowie elektrischen Synchronismus, welcher ermöglichen soll, mehrere Apparate in ein und denselben Stromlauf einzuschalten und damit an Leitungen zu sparen.

Der Segen der Unfallversicherung. Auf Bahnhof Hainholz bei Hannover ist kürzlich der Hilfsrangirmeister Nolte in der Ausübung seines Dienstes überfahren und sofort getödtet worden. Er war durch Vermittelung des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins bei der Unfallversicherungsanstalt „Rhenania“ mit 2000 Mark versichert, welche Summe die hinterbliebene Wittwe nun ausbezahlt erhält. Trotz aller Bemühungen wird leider von den, den Unglücksfällen am meisten ausgesetzten Beamten, namentlich den Rangirern und Zugbeamten, die Versicherung gegen Unfall noch viel zu wenig benutzt. Es ist dies sehr beklagenswerth. So sind vor nicht langer Zeit in Hainholz und Leinhausen ähnliche Unglücksfälle bei 2 Rangirern vorgekommen. Beide waren aber nicht versichert, und die Hinterbliebenen sind jetzt nur auf die Bezüge, welche das Unfallfürsorgegesetz ihnen bewilligt, angewiesen. — Hoffentlich unterlassen die Vertrauensmänner und Vorsteher der Bezirksvereine nicht, die Mitglieder immer von Neuem auf den Segen der Unfallversicherung aufmerksam zu machen. Besser wäre es freilich, es ginge Jeder freiwillig dazu.

Briefkasten.

Guben. Die Bildung neuer Bezirksvereine und Ortsgruppen ist im Interesse eines regeren Vereinslebens stets zu begrüßen. Hoffentlich entwickelt sich auch die dortige neugegründete Gruppe recht kräftig; an zu erfüllenden Aufgaben fehlt es ja nicht, wenn man bedenkt, daß der Verein neben der Pflege eines steten guten Einvernehmens aller im Berufe Thätigen, dem Rechtsschutz und der Interessen-Vertretung, der Sterbekasse, deren Genehmigung und Durchführung nunmehr außer Frage steht, der Unfallversicherung, Familienbeirath usw. sein Augenmerk zuzuwenden hat. Die Organfrage kommt hoffentlich auf der nächsten außerordentlichen General-Versammlung, die, wie wir vernehmen, in Magdeburg abgehalten werden wird, zur endgiltigen Lösung. Die „Vereinsnachrichten“ stehen zu Ihrer Verfügung. — **R., Berlin.** Sie haben Recht. Jener in Köln erstattete „Bericht“ zeigt auf das Deutlichste, wohin gewisse Sonderbestrebungen führen. Wir verweisen Sie im Uebrigen auf den Artikel in den Vereinsnachrichten: „Die Aufgaben des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins“. Die Bildung von Provinzialverbänden ist bereits früher vorgeschlagen und wird mit der Weiterentwickelung des Vereins wohl sicher zur Durchführung gelangen. — **Konstanz und Lindau.** Herzlichen Dank für die freundliche Einladung zur Zusammenkunft, der der Herausgeber wegen einer anderweitigen Abordnung (nach Budapest) für diesmal leider nicht Folge leisten kann. Im nächsten Jahre wird sich's wohl besser fügen. Hoffentlich hat die Zusammenkunft den gewohnten prächtigen Verlauf, und hoffentlich trägt auch diese dazu bei, das schöne Band der Einigkeit immer fester zu schließen. Bahn frei! und Glück auf!! — **Ph. in St.** Das Erscheinen der beiden Kalender, des Taschenbuches (Deutscher Eisenbahn-Kalender) und des Familien-Kalenders (Deutscher Flügelrad-Kalender) ist für diesmal wesentlich früher in Aussicht genommen. Beide werden wieder auf das Gediegenste ausgestattet sein. — **M.** Wir empfehlen Ihnen, sich im vorliegenden Falle an den Preßausschuß zu wenden.

Auf das in dieser Nummer (s. „Vereinsnachrichten“) erscheinende Verzeichniß der Bäder, Kurorte und Gasthäuser seien die geehrten Mitglieder noch hierdurch besonders aufmerksam gemacht.

Genügende Betheiligung vorausgesetzt, wird eine Ausgabe in Taschenbuchformat zum Preise von 10 Pfg. pro Exemplar hergestellt werden. Bestellungen wolle man gefl. direkt an den Verbandssekretär oder durch die Herren Vereinsvorstände umgehend einsenden. Etwaiger Reingewinn fällt an die Verbandskasse.

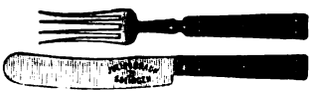
Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385



5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Ahr-Rotweine
empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Kautionen
für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der
Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen
nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig, Dörrienstraße 3.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Unerreicht billig
empfiehlt in großer Auswahl
Geraer Herrenstoffe
Prima Qualitäten.
Muster franko.
Aug. Krause, Ronneburg bei Gera.

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:** Stativ-Apparat „Gloria“ } à 10 Mk.
Hand-Apparat „Triumph“ }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Badischer Uniformrock
wie neu, ist wegen Stellungsänderung billigst abzugeb. Mannesgröße 170, Brustumfang 108 cm. Offerten **E. R., Leopoldshöhe.**

Holländ. Tabak. Ein exquisites Kraut! Milde u. fast nikotinfrei! Ein 10 Pfd.-Beutel fco. **acht Mk.**
B. Becker in **Seesen** a. H.

1893er
Garantirt reinen Rheinwein.
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.

„Bahn frei“
Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Stellentausch.
Exped.-Hülfsarb. in einer in Nähe Dresdens gelegenen Station wünscht mit Kollegen von Verkehrskontrole II zu tauschen.
Angebote bittet man unter **F. Fs. 2** an die Geschäftsstelle vorliegender Zeitung zu senden.

Expedit.-Hülfsarbeiter
einer romantisch gelegenen Station Bez. Leipzig II wünscht zu tauschen.
Gefl. Offerten unter **L. B. 26** an die Expedition dieses Blattes erbeten.

Digitized by Google

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.

Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer, Krieger- etc. Vereine.

Fabrikation. **Export.**

Gegründet 1886.

Julius Sommer, Kasernenstr. 47, Stuttgart.

Lieferant verschiedener wirthschaftlicher Vereinigungen,

bewährtes **Versandhaus,**

empfiehlt:

Cacao, Caffee, gebrannt
Chocolade, Thee
Fleischextracte } von Liebig, „ Kemmerich, „ Denayer,
Fleischpeptone } „ Koch.
Kufeke's-, Nestle's-, Rademann's-, Wagner's-Kindermehl, Malzpräparate.

Grüne Bohnen, „ Erbsen, Champignons, Hummer, Sardinen in Oel } in Blechbüchsen.

Camphor, Chlorkalk, Creolin, Lysol, Desinfektionspulver, Mottenschützer u. Luftreinig., Naphtalin, Insectenpulver, Gesundheitsbinden, Verbandmittel, Windeleinlagen etc. etc.

Eau de Cologne und Botot, ächt
Odeurs von F. Wolff & Sohn
Schwarzwälder Kiefernadelwasser
Riechkissen
Keimtötendes Parfüm.

Bartwichse, ungar.
Bay Rum, Gehöröl
Boroglycerinlanolin
Brillantine, Dentila
Crême-Grohlich,-Iris,-Simon
Enthaarungspulver
Gold-Cream, Illodin
Haarfärbemittel,
Lanolin Toiletten Cream
Lavender Salts
Myhrren-Cream
Odol, Odor's Zahncrême
Sarg's Kalodont
Zahnpasta Bergmann's
Zahnpulver
etc. etc.

Birkenbalsam-, Borax-, Creolin-, Döring-, Eucalyptus-, Ichtyol-, Myrrholin-, Lilienmilch-, Sommersprossen-Seife
Benzolinar, Bleichsoda
Borax, Glanzstärke
Hausstandseifen Ia.
Seifenpulver, Waschblau.

Arnikapflaster
Brauselimonadebonbons
Brausepulver
Camphorgeist, Collodium
Gicht und Rheumat. Watte
Gummiarabicum
Hectographen
Linoleum-Parkettboden-Wichse
Nähmaschinenöl, Emser-, Sodener-, Salmiak-Pastillen
Stempelfarben, Tinten
etc. etc.

Wurstwaaren und Cigarretten.

Ich gewähre den Herren Beamten auf meine Originalpreise Ausnahmsweise auf Caffee, Fleisch-Extracte, Delikatessen und Wurstwaaren 2%, auf alle übrigen Artikel 8% Rabatt, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Preisliste, sowie eine Brochüre über praktische Desinfection steht kostenfrei zu Diensten

---

Kautionen u. Kautionsdarlehne

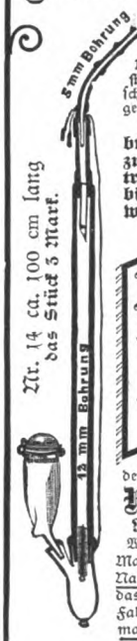
direkt und schleunigst unter coulantesten Bedingungen.

Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französischestr. 24.

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabake das Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek

Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Kautionen

ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryssel, Pirna.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

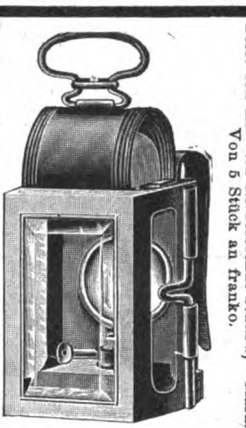
Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

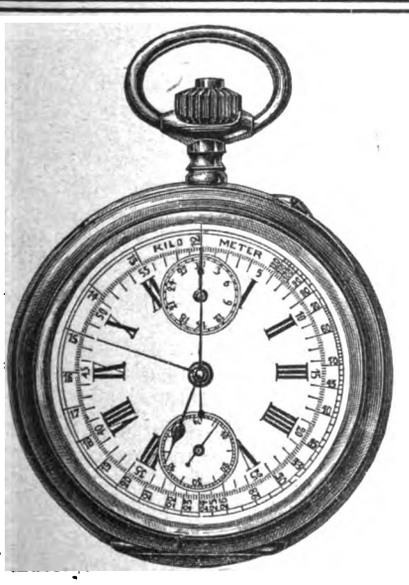
F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia“**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●
Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen **ohne Preiserhöhung.**

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Actiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen, **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.** Zu zahlen ist eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1 1/2 %** und ein jährliches Entgelt von **3 1/2 %** von dem noch nicht amortisirten Kurswerth.

Durch Inserate der **Versicherungsanstalt „Preussischer Beamten-Verein"** gezwungen, machen wir darauf aufmerksam, dass diese **stets** vor Hergabe einer Kaution **den Abschluss einer Lebensversicherung** verlangt, sowie die sofortige Zahlung der Differenz zwischen Nennwerth und Kurswerth 3 1/2 procentiger Effekten. Das sind ca. **5 %.**

Dadurch legt eine Kautionsleistung des Preussischen Beamtenvereins dem Beamten **einmalige und dauernde Mehrlasten** gegen eine solche der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft auf. **Einmal** bei Stellung der Kaution sind beim Preussischen Beamtenverein ca. **3 1/2 mehr** als bei der Kautionsgesellschaft und **jährlich** sind beim Preussischen Beamtenverein in den ersten Jahren ca. **1 1/2 % mehr** als bei der Kautionsgesellschaft zu zahlen.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen.

Damenkleiderstoffe.
Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin-C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5 % Rabatt.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.

Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und **franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

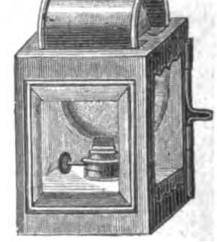
Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,** Berlin SW., Puttkamerstr. 12
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Weltberühmte **Geraer** *Kleiderstoffe*
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. L.

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzt ist.
Die ganze Laterne ist mit einer □ Roth-Nickel-Blende versehen.
à Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.
Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Dienstkautionen

bis zu 18000 **Mk.** stellt unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5 % Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 3 % zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werth-Papiere in Abzug gebracht, so daß bei 3 1/2 prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1 1/2 %** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat in den ersten 5 Jahren einen jährlichen Beitrag von 1 % und in den folgenden 3 Jahren von 1/2 % an diesen Fonds zu entrichten.

Die **erste Berliner Kautionsgesellschaft,** welche nur 3 prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6 1/2 % Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1 1/2 %. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, so daß das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3 1/2 %** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Inhalt: Von der Kautions- und Darlehns-Bewilligung. — Wirthschaftlichkeit beim Eisenbahn-Betriebe. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Technisches. — Vermischtes. — Feuilleton: Das Segelschiff und die hauptsächlichsten Einrichtungen des heutigen Seewesens. —

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Diese Nummer umfaßt 16 Seiten.

Digitized by Google

Zu Nr. 24. Leipzig, den 11. Juni 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, redaktionell im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

An alle Mitglieder des Verbandes Deutscher u. Oesterreich. Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Im Einverständniß der Verbandsvereine findet in der Zeit vom **6. bis 9. August 1896** in Berlin der **VI. Verbandstag** statt.

Wir fühlen uns hochgeehrt, daß auf unsere Kaiserstadt die Wahl gefallen ist und erachten es als unsere Pflicht, alle Berufsgenossen des geflügelten Rades von Nord und Süd, von Ost und West herzlich einzuladen.

Wie die übrigen Kollegial-Vereine stets wetteiferten, die fremden Berufsgenossen gastlich zu empfangen und aufzunehmen, so werden unsere Berufsgenossen in Berlin es als eine Ehrenpflicht schätzen, nicht zurückzustehen. Es ist das erste Mal, daß die Eisenbahnbeamten der engverbündeten Länder Deutschland und Oesterreich sich auf preußischem Boden zu gemeinsamer Arbeit, zur gemeinsamen Förderung der Standesinteressen zusammenfinden und möge darum der Ruf: **„Auf nach Berlin!"** nicht ungehört an den Kollegen vorübergehen.

Unvergleichliche Genüsse, schon durch die prächtig gelungene Gewerbe-Ausstellung, können wir Jedem versprechen.

Die Herren Landesvereinsvorstände bitten wir, besonders für eine recht rege Betheiligung aus den einzelnen Vereinen besorgt sein zu wollen.

Anmeldungen auf Logis, mit Angabe, ob Zimmer in Hotels oder Privathäusern, mit 1 oder 2 Betten, Zeit des Eintreffens pp. beliebe man rechtzeitig an den Berliner Bezirks-Vorsitzenden, Herrn Stations-Assistent Scharr, SW., Möckernstr. 82, zu richten.

Mit kollegialem Gruß

Die Vereinsverwaltung.

von Aschoff. Lindner. Fleckner. Surkemper.

Der Bezirks-Vorstand Berlin.

Scharr,	Fracke,	Tornau,
Vorsitzender.	Schriftführer.	Schatzmeister.

Programm.

Donnerstag, den 6. August 1896. Von 4 Uhr Nachmittags ab Empfang und Begrüßung der eingetroffenen Delegirten und Gäste im unteren Saale der Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.

Freitag, den 7. August 1896. 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachm. Verhandlungen in den Viktoria-Sälen, Leipzigerstr. 134. 1 bis 2 Uhr gemeinschaftliches Mittagsessen daselbst, 2 Uhr Abfahrt vom Potsdamer Ringbahnhofe durch die Stadt nach der Ausstellung. 8 Uhr Abends Zusammentreffen daselbst. Sobald der Gesang-Verein Oesterr. Eisenbahn-Beamten eintrifft, Konzert in der Ausstellung.

Sonnabend, den 8. August 1896. 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachm. Verhandlungen in den Viktoria-Sälen, Leipzigerstr. 134. — 1 bis 2 Uhr gemeinschaftliches Mittagsessen daselbst. Von 2 Uhr ab Besichtigung der Sehenswürdigkeiten. 1. Abtheilung: Leipziger Platz, Thiergarten, Siegesallee, Brandenburger Thor, Siegessäule, Reichstagsgebäude, Königsplatz, Generalstabsgebäude, Marine-Panorama, Stadtbahn bis Alexanderplatz, Berolina, Zentral-Markthalle, Sedan-Panorama, Rathhaus, Kurfürstenbrücke, Begasbrunnen, Königl. Schloß, dem Lustgarten, Nationalgallerie, Zeughaus, Schloß des hochs. Kaisers Wilhelm I. und Kaisers Friedrich III., Universität, Denkmal Friedrich des Großen, Unter den Linden, Passage-Panoptikum, die Ministerien und zur Philharmonie. Von 8 Uhr ab daselbst Fest-Kommers mit Damen; von 11 Uhr ab Ball.

2. Abtheilung: derselbe Rundgang umgekehrt.

Sonntag, den 9. August 1896. 9 Uhr Vorm. Versammlung am Lehrter Hauptbahnhof.

Fahrt nach Spandau, ab da mit Extradampfer durch die herrlichen Havelseeen nach Potsdam. Landung bei Schloß Neubabelsberg, Glienicke, Neuer Garten, Marmorpalais nach Café Sanssouci mit dem Schloß, historische Windmühle, Terrassen, Neues Palais, Friedenskirche, Mausoleum des Kaisers Friedrich.

Darauf Besichtigung von Potsdam und Abschiedsfeier im Café Sanssouci. Rückfahrt nach Berlin nach näherer Bestimmung.

Den Angehörigen, Verwandten der Festtheilnehmer und denjenigen Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht theilnehmen, wird bereits an den Vormittagen unter sachkundiger Führung Berliner Herren und Damen das außerdem Sehenswerthe von Berlin gezeigt werden. Hierzu:

1. Omnibus: Abfahrt 9 Uhr von den Viktoria-Sälen, Leipzigerplatz, Museum für Völkerkunde, Anhalter Bahnhof, Viktoria-Park, Wasserfall, Denkmal, Belle-Allianceplatz, Denkmal, Friedrichstraße, Kgl. Schauspielhaus, Reichsbank, Mühlendamm, Rathhaus, Besteigung des Rathhausthurmes, Schloß Monbijou, Hochschulen, Moabit, Kriminalgericht, Schloß Bellevue, an den Zelten, Thiergarten, Viktoria-Säle Mittagsessen.

2. Omnibus umgekehrt.

Je nach der Betheiligung werden für jede Tour mehrere Wagen gestellt.

Besondere Programme werden den Theilnehmern bei dem Eintreffen in Berlin ausgehändigt.

Die Aufgaben des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

(Ein ungesprochener Vortrag zur diesjährigen General-Versammlung.)

Wenngleich unser Verein in manchen Punkten mit den Ergebnissen seiner Arbeiten und Mühen annähernd zufrieden sein kann, so muß man doch zugestehen, daß Manches hätte besser gemacht werden können und Vieles uns noch zu thun übrig bleibt, um auch nur annähernd das Ideal zu erreichen, welches wir uns in einer gewissen Zuversicht gezeichnet haben.

Ein lebendiger Pulsschlag muß das Leben eines Vereins in allen seinen Mitgliedern durchdringen. Jedes Mitglied muß von den Pflichten und Aufgaben des Vereins erfüllt sein und sich die Mitbetheiligung an der Erfüllung und Lösung derselben angelegen sein lassen. Um eine solche Antheilnahme seitens aller Mitglieder herbeizuführen, ist es eine unbedingte Nothwendigkeit, das Stimmrecht in unserem Verein umzuformen. Es geschieht dies am besten dadurch, daß man jeden Vertrauensmanns-Bezirk oder jeden Bezirks- oder Ortsverein bei der Stimmabgabe durch Abgeordnete vertreten läßt, welche, entsprechend der Zahl der von ihnen vertretenen Vereinsmitglieder, eine oder mehrere Stimmen abgeben. Durch ein solches Verfahren wird es den örtlichen Vereinen gewissermaßen zur Pflicht gemacht, sich an der gemeinsamen Arbeit zu betheiligen, ihnen aber auch die Möglichkeit gegeben, Stellung zu nehmen gegen oder für die von anderer Seite auftauchenden Anschauungen und Pläne. Und das ist am Ende doch sehr wichtig, daß in einem Vereine, der sich aus allen Branchen und aus Mitgliedern der verschiedensten Provinzen zusammensetzt, die Meinungen geklärt werden.

Wir wollen eben aus unserem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein, namentlich insoweit er preußische Mitglieder umfaßt, kein reines Versicherungsinstitut machen, sondern eine Vereinigung zielbewußter Männer, welchen es ernstlich darum zu thun ist, an die innere Hebung und Vervollkommnung des Berufsstandes ihr ganzes Sein und Können zu setzen.

Digitized by Google

Wir fordern darum mit Recht, daß alle preußischen Eisenbahn-Beamten, ohne Unterschied, sich unserem Vereine anschließen, ihre Sonderinteressen dem Interesse des Ganzen unterordnen, um in gemeinsamer Arbeit das zu erhalten, was wir bereits errungen haben, und durch Zusammenfassung aller Kräfte dasjenige erreichen, was uns allen vorerst eine große Nothwendigkeit ist: die Einigkeit.

Möchten doch alle Diejenigen, die berufen sind, durch Wort oder Schrift an der Einigung der preußischen Eisenbahn-Beamten mitzuwirken, niemals vergessen, daß es sich um die Interessen einer einzelnen Branche erst in zweiter Linie handeln kann. Vor allen anderen haben die Bestrebungen, welche auf das Wohl des gesammten Berufsstandes hinzielen, den unbedingten Vorrang. Leider sorgt ja eine gewisse „Fachpresse" unabläßig dafür, daß die Sonderbestrebungen nicht aussterben, sondern wacherhalten werden, um zum Schaden der Berufsgenossen und des gesammten Berufsstandes selbst, unsere allgemeinen Vereinsbestrebungen möglichst niederzuhalten. Diese Presse, welche als der intellektuelle Urheber der Zerfahrenheit unter den Berufsgenossen zu betrachten ist, hat vorerst ihren eigenen Vortheil im Auge. Wenn die Lokomotivführer, die Werkmeister und Bahnmeister über eigene Fachzeitschriften verfügen, so ist hiergegen gar nichts einzuwenden, sondern nur zu wünschen, daß sie in diesen beständig recht reiche Belehrung für die technischen Erfordernisse ihres engeren Berufes finden mögen. Zu wünschen wäre aber auch von diesen Blättern, daß sie anscheinend aus Besorgniß, ihre Leser könnten ihnen untreu werden, die Nothwendigkeit allgemeiner Ziele nicht ganz und gar verleugnen, sondern anerkennen, daß der Stand der Eisenbahn-Beamten ohne seinen eigenen Nachtheil solcher nicht entbehren kann. Direkt schädigend auf die gesammten Standesinteressen wirkt es aber, wenn ein Reihe noch anderer „Fachorgane" ihre Berechtigung aus Mangel an sonstigem Boden nur dadurch zu erweisen suchen, daß sie den Sonderbestrebungen in einer für jeden Unbefangenen nur gar zu durchsichtigen, geradezu byzantinischen Art Vorschub leisten und offen und versteckt jede Regung für Bethätigung unserer allgemeinen Berufsbedürfnisse bekämpfen. Mag das auf eine Zeitlang wegen der leichter einleuchtenden Ziele, die sie verfolgen, auch recht gut anhalten, so wird es doch nicht ausbleiben, daß die bis jetzt dabei betheiligten Kollegen uns mindestens insofern Recht geben, als sie auch unsere Ziele als berechtigt und nothwendig*) anerkennen. Alles Weitere wird sich dann aber von selbst ergeben.

Ist diese Art, rechter kollegialischer Leitung entbehrender und über den eigenen Nutzen kaum einmal hinausblickender „Fach-" Presse auch gar nicht im Stande, ihren Lesern erstrebenswerthe *größere* Ziele zu zeigen und sie dafür zu begeistern, so mag sich Jeder selbst sagen, was das Nächstliegende für ihn sein müßte; er sollte einem Sondervereine nicht eher beitreten, bevor er sich nicht auch als Mitglied einer allgemeinen Vereinigung weiß, oder aber, dem Sondervereine angehörend, sich beeilen, auch in den allgemeinen zu kommen. Es muß ihm doch jedes sich ihm darbietende kräftige Mittel zur Hebung seiner Standesinteressen um so willkommener sein, als er dann überzeugt sein darf, das für ihn und die Gesammtheit Beste und Nützlichste nicht unterlassen zu haben.

In erster Linie sollten Eisenbahner es als eine Pflicht betrachten, einer Berufsorganisation als Mitglied anzugehören; je tüchtiger und selbstbewußter wir uns hierin zeigen, umsomehr werden wir auch im Falle eines Krieges den an uns zu stellenden Anforderungen gerecht werden.

Es ist seiner Zeit von der von uns schon gezeichneten „Fachpresse" viel über die Mäßigkeitsbestrebungen geredet worden, welche von einem Bezirk des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins vor einigen Jahren in sein Programm aufgenommen worden waren, wohingegen selbst die politische Tagespresse, wenn auch vereinzelt nur, dieser Forderung etwas mehr Verständniß entgegenbrachte, wie diese Art „Fachpresse". Wollte man doch allen Ernstes einmal darüber nachdenken, wie nothwendig die Förderung gewisser Mäßigkeitsbestrebungen ist! Wir brauchen dabei wahrlich noch gar nicht an die Temperenzler oder an die Heilsarmee zu denken, wohl aber um so mehr an unser Wohlbefinden im Berufe und in der Familie.

„Der Genuß geistiger Getränke hat in unserem Jahrhundert stetig an Ausbreitung gewonnen und Hunderttausenden Hab und Gut, Gesundheit und Leben geraubt. Er ist eine der Hauptursachen der heute herrschenden Charakterlosigkeit, des Zerfalles der Familien, der Verwahrlosung in der Erziehung", ein Umstand, der, weil er leider nur zu häufig vorkommt, von den Meisten gar nicht mehr gesehen und beachtet wird.

Wir dürfen überzeugt davon sein, daß die meisten Veruntreuungen die Folgen der Genußsucht und der Unmäßigkeit sind. Ein nüchterner Beamter (hier ist durchaus nicht ans Trinken allein gedacht) wird sich nicht so bald zu einer Veruntreuung verführen lassen, wohingegen Leute, welche zur Genußsucht und zur Unmäßigkeit neigen, der Versuchung überaus leicht zum Opfer fallen. Man glaube nur nicht, daß die Mäßigkeitsbestrebungen etwa die Bestrebungen nach Verbesserung der Lage durch *Gehaltserhöhung* ausschließen — *im Gegentheil haben sie diese geradezu zur Voraussetzung, denn es ist schon längst erwiesen, daß zur Veredelung des Strebens neben hinlänglicher Bildung, wie sie der Beamte ja durch die Prüfung sogar obligatorisch nachweisen muß, vor allem ein ausreichendes Einkommen die erste Bedingung bildet.*

Hiernach mag sich jeder einsichtige Kollege, er gehöre jeder beliebigen Dienstklasse an, aber sagen, wie viel eher wir zu einem hohen, durchaus nothwendigen Ziele der Verbesserung unserer Verhältnisse gelangen könnten oder bereits würden gekommen sein, wenn wir einig wären und uns nicht beständig unter gewissen Einflüssen auseinander halten ließen. Dessen bedarf es bei der großen Theilnahmlosigkeit und Zersplitterung unserer Kreise doch wahrlich nicht.

Wenn wir nun neben den Aufgaben, welche auf die materielle Besserung der Lage der preußischen Eisenbahn-Beamten abzielen, uns noch zur Pflicht machen, Aufgaben zu lösen, wie wir sie vorher in einigen Umrissen angedeutet haben, so haben wir ein weites Arbeitsfeld vor uns, dessen Bearbeitung die Zusammenfassung aller verfügbaren Kräfte nothwendig macht.

Sache der Ortsvereine wird es sein, sich der Förderung unserer Vereinsaufgaben mit Muth und Ausdauer anzunehmen, wohingegen dem Hauptvorstand in Hannover die Aufgabe zufällt, durch Einführung einer zweckmäßigen Organisation den Ortsvereinen die ihnen zufallende Arbeit zu erleichtern.

So wäre es z. B. sehr geboten, größeren Ortsvereinen bestimmte Vereinsangelegenheiten durch die General-Versammlung zur *Berichterstattung* oder Prüfung zuzuweisen. Für verschiedene andere, dauernde Vereinsangelegenheiten ließen sich *Kommissionen* bilden, welchen die Aufgabe zufiele, den General-Versammlungen vorzuarbeiten oder den Hauptvorstand zu entlasten. Auch Verbandsarbeiten könnten größeren Ortsvereinen zugewiesen werden.

So müßte z. B auch eine Kommission gebildet werden für das Bibliothekwesen, eine für die Weiterverbreitung unseres Vereins-Organs, sowie eine solche zur Gewinnung neuer Mitglieder und eine Kommission, welcher die Aufgabe zufiele, alle bereits bestehenden Wohlfahrts-Einrichtungen für Eisenbahn-Beamte oder solche, an welchen diese theilnehmen können, auf ihre Zweckmäßigkeit für unsere Mitglieder zu prüfen, und endlich eine Kommission zur Prüfung derjenigen Verhältnisse, welche die Vereinigung sämmtlicher preußischen Eisenbahn-Bediensteten bisher hintenan gehalten haben.

Sodann könnte der Hauptvorstand ohne Weiteres für seine Mitglieder eine *Stellenvermittelung* einrichten. Wenn dafür auch kein besonderes Bedürfniß vorliegen mag, so würde doch mancher junge Beamte, dem das Vorwärtskommen bei einer größeren Verwaltung nicht gelingen will, gerne in eine leitende Stellung treten, welche sich bei dem immer mehr ausdehnenden Kleinbahnwesen darbieten. Aber auch in noch manchen anderen Fällen würde sich eine Stellenvermittelung, der auch der Stellentausch beizurechnen wäre, empfehlen.

Möchten nun alle preußischen Eisenbahn-Beamten, namentlich diejenigen, welche unserem Vereine noch nicht angehören und höchstens nur für Sondervereine schwärmen, sich einmal ernstlich und ohne Vorurtheil die Frage vorlegen: „Wäre es nicht besser, wenn wir preußischen Eisenbahn-Beamten, ohne Unterschied des

---

*) Daß dies leider noch nicht allgemein der Fall ist, geht deutlich aus dem Berichte hervor, den der Schriftführer des Kölner Vereins, Herr *C. Lauer*, erstattet hat, indem er einen, allerdings recht hinkenden, Vergleich der Prozentsätze aufstellt, welche bei dem Kölner Verein und dem Deutschen E.-V.-V. hinsichtlich der Betheiligung in Frage kommen. Nach dessen Ausführungen sollen sich Vereine nach einzelnen Dienstklassen begründen, um dann erst zu einem Verbande zusammenzutreten. Als ob es noch keinen *Verband der Eisenbahn-Beamtenvereine* gäbe und als ob wohl erwartet werden dürfte, daß sich erst noch Vereine der Regierungs- und Bauräthe, womöglich erst wieder in zweie getrennt, und nach unten hin Vereine der Weichensteller, der Portiers, der Krahnwärter usw. bilden müßten, um es dann zu einer Einigkeit zu bringen. Wenn auch zugegeben werden muß, daß es niemals zu einer so großen Vereinigung kommen wird, in der alle 95 000 etatmäßigen Beamten, außer den Anwärtern der preußischen Eisenbahnverwaltung, Aufnahme finden werden, so wird Herr Lauer doch nicht leugnen können, daß *einem allgemeinen Vereine alle mittleren Beamten sehr wohl anzugehören* und sein starkes Rückgrat zu bilden vermöchten. Dieser letztere kerngesunde Gedanke liegt aber dem Deutschen Eisenbahn-Beamtenverein zu Grunde. D. Schriftl.

Digitized by Google

Ranges, zu einer gemeinsamen Vereinigung zusammentreten, um durch eine straffe und doch zwanglose Organisation die Interessen des Berufsstandes wirksam wahrzunehmen?"

Wer sich die Mühe nimmt, diese Frage nach allen Seiten zu durchdenken, muß unbedingt zu der Antwort gelangen: „Ja, nur in der Zusammenschließung aller Mitglieder eines so großen Berufsstandes in eine gut organisirte Vereinigung ist die einzige Möglichkeit gegeben, eine Interessen-Vertretung nicht allein des gesammten Berufsstandes, sondern auch der einzelnen Zweige desselben und, nicht zuletzt, eines jeden einzelnen Mitgliedes in der wirksamsten Weise wahrzunehmen."

Wenn wir alle den ernstlichen Willen haben, dieses schöne Ziel zu erreichen, werden wir auch Mittel und Wege finden, falsche Ansichten zu beseitigen, irrige Auffassungen an den Verhältnissen richtig zu stellen und etwa bestehende Gegensätze zu überbrücken.

Könnte es wohl ein erstrebenswertheres Ziel geben, als die Einigung aller preußischen Eisenbahner? Wir glauben, kaum. Deshalb sei es die Aufgabe eines jeden preußischen Eisenbahn-Bediensteten, für diese Einigung einzutreten, wo überall sich dazu Gelegenheit bietet.

Nur in der Gemeinsamkeit der Ideen und in der Organisation des Berufsstandes liegt die Kraft, Großes zu leisten. Zuerst die Einigung!

„Kommt herbei und reicht die Hände,
Ihr von dem und jenem Ende!
Einigkeit sei euch fürs Leben,
Brüderschaft im Tod gegeben".

Haben wir diese Einigung vollbracht, so wird es uns leicht werden, auch Großes zu erreichen.

„Einem schwinden leicht die Kräfte
So im Leid, wie im Geschäfte,
Doch wo zwei zusammenstehen,
Wird bald alles besser gehen".

Wir aber, die wir schon so lange und so ehrlich gekämpft haben für diese Einigung, für die Gesammt-Interessen der preußischen und deutschen Eisenbahn-Beamten, wir wollen auch fernerhin treu und unentwegt zusammenstehen, zum Wohle des Einzelnen, wie des gesammten Standes und des Vaterlandes. Was auch die Zukunft bringen möge, wir werden allezeit das Bewußtsein haben, unsere Pflicht gethan zu haben. Was uns die Gegenwart vielleicht versagt, das wird uns zweifellos die Zukunft bringen; denn:

„Wo immer müde Fechter
Sinken im blutigen Strauß,
Da kommen neue Geschlechter
Und fechten es ehrlich aus."

Ernst Ehrlich.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Braunschweig.

Die am 3. Mai im Hotel Preußischer Hof abgehaltene Jahres-Hauptversammlung wurde um 8 Uhr vom Vorsitzenden, indem er zunächst zu Punkt 1 der Tagesordnung: „Geschäftsbericht und Rechnungslegung für das Vereinsjahr 1895/96" das Wort nahm, eröffnet. Hieran schloß sich die Entlastung des Kassirers, unter Dank für seine Mühewaltung, worauf die Satzungsänderungen bezw. Ergänzungen der Satzungen des hiesigen Ortsbezirks durchberathen und genehmigt wurden. Darnach erfolgte die Wahl des Vorstandes, des Familienbeirathes und der Kassenrevisoren.

In den Vorstand wurden neu bezw. wiedergewählt:
Stations-Assistent Hornbogen als Vorsitzender,
„ „ Meyer 13 als Beisitzer u. stellvertr. Vorsitzender,
Weichensteller I. Kl. Grundmann als II. Beisitzer,
Rangirmeister Jago als Kassirer,
Lademeister Eckhardt als Schriftführer,
Hilfstelegr. Löhr als Materialienverwalter u. stellv. Schriftführer,

In den Familienbeirath wurden die Herren Wagenmeister Warnecke. Lokomotivführer Illmer, Lademeister Bendt und Rangirmeister Recke, zu Kassenrevisoren Lademeister Schweinhagen und Rangirmeister Sack gewählt. Zum letzten Punkt der Tagesordnung: Anträge, Anfragen, Wünsche pp., stellte der Herr Lokomotivführer Illmer unter Hinweis auf die rege Thätigkeit und den damit verknüpften persönl. Ausgaben des Vorsitzenden den Antrag, dem Vorsitzenden eine Remuneration zu gewähren. Der Antrag fand allgemeine Zustimmung, es wurde jedoch auf Wunsch des Vorsitzenden beschlossen, diesen Antrag und ebenso einen Antrag des Vorsitzenden über Anlegung einer besonderen Unterstützungskasse für die nächste, hoffentlich recht gut besuchte Monatsversammlung auf die Tagesordnung zu setzen. Mit einem Hoch auf Se. Maj. den Kaiser schloß der Vorsitzende kurz nach 12 Uhr die Versammlung.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Crimmitschau.

In der am 22. Mai a. c. abgehaltenen zweiten Monatsversammlung hielt der Obmann Herr Bodenmeister Wickert einen längeren Vortrag über die Verhältnisse der Eisenbahn zu der Zahl- und Steuerverwaltung, sowie über die verschiedenen Steuerabfertigungen ꝛc. In der darauffolgenden ersten Monatsversammlung am 4. Juni a. c. wurde die hiesige Ortsgruppe abermals von Herrn Bahnhofs-Inspektor Schwartz durch einen längeren Vortrag über: „Die Thätigkeit der Eisenbahnen im Jahre 1870/71" erfreut. Herr Schwartz gehört zu den Eisenbahn-Veteranen, die im Jahre 1870/71 berufen waren, die Tüchtigkeit der deutschen Eisenbahn-Beamten unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen im Feindeslande zu beweisen. Nur durch volle Hingebung in ihren Beruf und Einsetzung ihrer vollen Thatkraft war es mitunter möglich, die an sie herantretenden Schwierigkeiten zu bewältigen und so zu dem Gelingen des Großen und Ganzen beizutragen; dafür gebührt aber auch den Eisenbahnen und ihren damaligen Beamten ihr Theil am Siege und Ruhme des Vaterlandes. Dem Herrn Vortragenden sei auch an dieser Stelle nochmals der Dank der Ortsgruppe für den lehrreichen Vortrag dargebracht, es ist der Wunsch Aller, noch öfter durch einen ähnlichen Vortrag erfreut zu werden. Hierauf wurde noch ein gemeinschaftlicher Sonntagsausflug mit Familie nach dem zwischen Werdau und Crimmitschau gelegenen Sommerlokal „Krippe" beschlossen und soll dazu die Ortsgruppe Werdau zu einer gemüthlichen kollegialischen Zusammenkunft freundlichst aufgefordert werden.

Ortsgruppe Pirna.

Am 20. Mai a. c. Abends 8 Uhr fand im hiesigen Hotel „Sächs. Hof" die Jahres-Hauptversammlung unserer Ortsgruppe statt. Die zahlreich erschienenen Mitglieder nahmen regen Antheil. Der Geschäftsbericht über das verflossene Vereinsjahr, sowie der Rechenschaftsbericht fanden nach kurzen lebhaften Erörterungen allseitig Annahme. Zu Rechnungsprüfern wurden die Herren Stations-Assistent Valten und Jentzsch ernannt. Die Neuwahl hatte folgendes Ergebniß:

Herr Stations-Assistent Spörlin als Obmann,
„ „ „ Jentzsch „ stellvertr. Obmann,
„ „ „ Schwarz „ Kassirer,
„ Expeditions-Hülfsarbeiter Krause als Schriftführer.

Ortsgruppe Meerane.

Am 7. Mai hielt die Ortsgruppe im Speisesaale hiesigen Bahnhofes ihre 1. Hauptversammlung ab. Nach Vorlesung und Genehmigung des Rechenschaftsberichtes erfolgte die Neuwahl der Ortsgruppenleitung. Gewählt wurde als Obmann der Unterzeichnete,
als dessen Stellvertreter Herr Stations-Assistent I. Kl. Bräunlich,
„ Schriftführer „ „ „ II. „ Hennig,
„ Stellvertreter „ Exp.-Hülfsarbeiter Forbrig,
„ Kassirer „ Diätist Funke.

Herzlichen Dank allen Denen, welche der jungen Ortsgruppe durch Zuweisung werthvoller Geschenke ihre besondere Zuneigung bewiesen haben.

Kellner, Obmann.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Stuttgart.

Am Montag, den 18. Mai l. J., hielt der Verein seine jährliche Hauptversammlung bei ziemlich zahlreicher Theilnahme der Mitglieder ab. Hauptgegenstand der Tagesordnung war die Neuwahl von Vorstand und Ausschuß, deren Ergebniß nach langer Debatte folgendes ist:

Vorstand: Eisenbahn-Sekretär Klein, Schriftführer: Eisenbahn-Sekretär Uhl, Kassier: Eisenbahn-Sekretär Mayer; weitere Ausschußmitglieder die Herren Tarifbureau-Vorsteher Stockmeyer, General-Direktions-Sekretär Beyerle, Eisenbahn-Sekretär Fränkel, Kutzbach, Dietrich, Frey, Telegr.-Sekretär Matthias und die Expedienten Straub und Fröer.

Als Abgeordnete zur Landesversammlung wurden gewählt: die Herren General-Direktions-Sekretär Beyerle, Eisenbahn-Sekretär Weber, Telegr.-Sekretär Matthias, Assistent Knoblauch, Expedient Hitzler.

An die Vereinsmitglieder ergeht die dringende Bitte, an Stelle der allgemeinen Gleichgiltigkeit, den Vereinsinteressen mehr Theilnahme zu widmen, und sich zu vergegenwärtigen, daß jedem die Pflicht obliegt, nach bestem Können und Wissen die Vereinsinteressen zu fördern. Nur wenn jeder seiner Pflicht genügt, wird das Ganze gedeihen und auch das Bewußtsein der Zugehörigkeit zum Verein erstarken. Möge jedes Mitglied dies beherzigen und auch befolgen.

Am Sonntag, den 31. Mai l. J., fand in dem schön gelegenen Garten des alten Schießhauses bei schönstem Wetter die Maifeier des Vereins statt. Die Theilnahme war erfreulicherweise eine zahlreiche. Bei den Klängen einer Konzertmusik herrschte in dem Garten allgemein eine fröhliche Stimmung, zu welcher die veranstalteten Kinderspiele, sowie die Beschenkung der Kinder wesentlich beitrug. Auch die „ältere Jugend" kam zu ihrem Recht, indem ihr Gelegenheit zu einem, wenn auch kurzen Tanzvergnügen gegeben war.

Bezirk Crailsheim.

Am Sonntag, den 17. Mai, veranstaltete unsere Ortsgruppe im Saale des Hotel Faber ihre Maifeier, die insbesondere dadurch eine erhöhte freudige Bedeutung erhielt, daß der Nachbarverein Aalen seinen zugesagten Besuch in der stattlichen Anzahl von 48 Herren und Damen ausführte. Dieselben wurden natürlich von den hiesigen Mitgliedern und Gästen begeistert empfangen. Zunächst wurde der Karls- und Krekelberg besucht, der durch die ebenso geschmackvollen als anheimelnden Anlagen und den prächtigen Rundblick viele Bewunderer fand. Da-

Digitized by Google

rauf ging's zum Hotel Faber, wo die gesellige Vereinigung einen ungezwungenen, herrlichen Verlauf nahm. Unser rühriger und thätiger Vorstand, Herr Sekretär Beck, begrüßte die Gäste und dankte für das zahlreiche Erscheinen. Musikalische und deklamatorische Vorträge wechselten in trefflicher Weise. Den heiteren Aufführungen wurde jubelnder Beifall gezollt. Hervorzuheben ist das von Frau Eisenbahnassistent Werner und Herrn Eisenbahnassistent Metzler und anderen Mitgliedern aufgeführte humoristische Duett, der deklamatorische Vortrag von Frau Werner, insbesondere noch die von unserem Kollegen Herrn Eisenbahnassistent Metzler vorgetragenen Kouplets, die Violinvorträge von Herrn Eisenbahnanwärter Mezger. Sämmtliche Aufführungen ernteten rauschenden Beifall, sodaß die Stimmung eine urgemüthliche war und die Abreise der auswärtigen Gäste nur zu überraschend heranrückte. Unter warmen Dankesworten für das gelungene Fest und den freundlichen Empfang schieden diese. Hoffen wir, bald wieder ein so schönes Fest in unserem Kreise feiern zu können, die Kollegialität und die Zusammengehörigkeit unter den Mitgliedern des Bezirks und der Nachbarbezirke kommen dadurch am klarsten zum Ausdruck.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein „Bahn frei!" Mannheim.

In der am 25. April d. J. stattgehabten ordentlichen Jahres-Hauptversammlung wurden als Vorstandsmitglieder gewählt die Herren:

I. Vorsitzender: Herr Zabler,
II. „ „ Hechler, Stellvertreter: Herr Besenmeyer,
Schriftführer: „ Offner, „ „ Speer,
Rechner: „ Veith, „ „ Waibel,
Bücherverwalter: „ Otto Koch, „ „ Trautwein.
Rechnungsrevisor: „ Horn,
„ „ Vierling.

Abgeordnete zur Landesversammlung die Herren: Sebold, Leibrecht, Waibel, Pfeifer. Stellvertreter die Herren: Vierling, H. Schmitt, Franz.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung am 12. Mai d. J., in der der Wirkliche Geheime Ober-Baurath Streckert den Vorsitz führte, sprach Herr Direktor Wilke von der Aktien-Gesellschaft für Fernsprech-Patente über gleichzeitiges Telephoniren und Telegraphiren auf einem Draht. Das vom Vortragenden erörterte, vom Telegraphen-Ingenieur Müller angegebene System soll nicht, wie die älteren, dem allgemeinen Fernsprechverkehr dienen, sondern ist für die Verwendung im Eisenbahnbetriebe bestimmt, um, den bestehenden Telegraphenleitungen als billige und einfache Zusatzeinrichtung hinzugefügt, die Ausnutzung der vorhandenen Telegraphenleitungen auch für das Telephoniren von Station zu Station und von der Strecke aus zu ermöglichen. Der Vortragende erläuterte das System an einer Ruhestromlinie des Telegraphenbetriebes, bei der die Schreibapparate durch Unterbrechen des Stromkreises bethätigt werden. Um auch während dieser Unterbrechungen durch die Leitung sprechen zu können, ist die Körperschiene mit dem Ruhestromkontakt durch einen Kondensator verbunden, der in üblicher Weise nach dem Prinzip der Leidener Flasche hergestellt ist. Dieser Kondensator läßt wohl die Wechselströme des Telephonbetriebes, nicht aber den Gleichstrom des Telephonbetriebes durch. Der Kondensator macht auch die störenden Geräusche unschädlich, die in Folge der beim Oeffnen des Schreib-Stromkreises aus den Rabismagneten entstehenden Extraströme in der Sprechleitung entstehen würden. Statt der augenblicklichen Stromunterbrechung tritt eine allmähliche Abschwächung der Stromstärke ein, indem sich der Kondensator bei der Unterbrechung ladet und dadurch den Strom während eines kleinen Zeitraums noch aufrecht erhält. Der Vortragende erörterte die Einzelheiten des Systems an zeichnerischen Darstellungen und einer kleinen im Saale aufgestellten Versuchslinie genauer.

Herr Baurath Fischer-Dick eröffnet die Diskussion über den von ihm in der Aprilsitzung gehaltenen Vortrag über die elektrischen Straßenbahnen in Berlin. In Ergänzung seines Vortrages legt er Zeichnungen des in Dresden zur Ausführung gebrachten Tiefzuleitungskanales zur Ansicht vor, der insbesondere die Beibehaltung eines kräftigen haltbaren Oberbaues gestattet, auch die Unterführung des Kanals an jeder Stelle sofort ermöglicht, dahingegen die Schwierigkeit der Anordnung von Weichen und Kreuzungen vermehrt. Zu den Kosten des Schlitzkanals für Tiefzuleitungen übergehend, bemerkt der Vortragende unter Nachweisung der Kosten im Einzelnen, daß für das Kilometer Betriebslänge der doppelgleisigen Anlage rund 300 000 Mk. aufzuwenden seien. Diese ungemein hohen Kosten, verbunden mit den sonst vorhandenen großen Mängeln und Mißständen, werden nach Ansicht des Vortragenden weitere Ausführungen dieser Art des elektrischen Betriebes für die Folge wohl unmöglich machen. Auf Befragen setzt der Vortragende die Umstände des gemischten Betriebes — theils Tiefzuleitung, theils Oberleitung — auseinander und bemerkt dabei, daß die bisher mit dem gemischten System gemachten Erfahrungen recht ungünstig seien. Auf weitere Anfrage, inwieweit etwa ein Verschlammen der Tiefkanäle befürchtet werden könne, führt er aus, daß diese Gefahr namentlich in Berlin nahe liege, wo bei Platzregen in Folge Rückstaues in den Kanalisationsleitungen leicht Ueberschwemmungen eintreten würden. In Berlin, wo auf die Straßenreinigung große Sorge verwendet wird, ist für die Tiefkanäle die Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß der Straßenschmutz zum Theil in die Rillen des Tiefkanals gelangt. Herr Professor Goering giebt seiner Genugthuung darüber Ausdruck, daß die bisherigen Ausführungen von Hochzuleitungsanlagen das Bedenken, es möchten derartige Leitungen das Straßenbild verunstalten, wohl endgiltig beseitigt hätten. Herr Eisenbahn-Direktor Bork weist hinsichtlich der Bedenken, die gegen das Abirren der Ströme im Untergrund geltend gemacht werden, darauf hin, daß die Firma Siemens & Halske sich mit Erfolg bemüht habe, die störenden Einflüsse der Ströme auf magnetische Meßinstrumente zu beseitigen. Nach einem Vorschlage von Kapp würde es möglich sein, durch ein seitlich neben den Fahrschienen verlegtes Kabel die irrenden Ströme aus dem Arbeitsbereich der Instrumente fernzuhalten. Die ästhetische Frage der Hochleitungen sei, wie er zustimme, heute ohne Belang. Herr Fischer-Dick glaubt, daß die vagabundirenden Ströme mit nicht zu erheblichen Kosten unschädlich gemacht werden können, gleichviel ob ihr Einfluß auf Meßinstrumente oder Rohrleitungen in Frage stehe. Herr Direktor Kohlrausch habe seine Ansicht dahin ausgesprochen, daß man die Schienen dann unbedenklich zur Rückleitung des Stromes verwenden könne, wenn man sie in Asphalt bette; in dieser Weise lasse er — der Vortragende — bereits jetzt bei jedem Neubau die Schienen sichern. Herr Oberstlieutenant Buchholtz kommt noch auf die Gefahr von Kurzschlüssen zu sprechen, die beim Bruch von Leitungsdrähten, namentlich auch Telephondrähten, eintreten kann. Herr Fischer-Dick bemerkt hierzu, daß auch in dieser Beziehung große Fortschritte gemacht sind. Während sonst eine Spannung des elektrischen Stromes von 500 Volt angewendet werde, erfolge der Betrieb auf den neuen Linien in Berlin mit 300 Volt. Bei einer derartigen Spannung sei jede Lebensgefahr, außer freilich bei Pferden, ausgeschlossen. Im Uebrigen habe man Sorge getragen, die Sicherheit gegen herabfallende Drähte durch geeignete Schutzvorkehrungen zu vermehren.

Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Verein.

Das Prachtwerk, welches unser Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Verein zum Regierungs-Jubiläum Sr. Majestät des Kaisers herausgiebt, macht Dank der wirksamen Unterstützung, die dem Redaktions-Komité seitens seines Protektors, Finanzministers Dr. Ritter v. Bilinsky und von Seite des Eisenbahnministers Ritter v. Guttenberg zu Theil wird, außerordentliche Fortschritte. Eine große Reihe hervorragender Fachmänner auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bildet den Stab der Mitarbeiter dieses groß angelegten Werkes. In erster Linie steht Se. Ex. Sektionschef v. Wittek, der einen Beitrag über das Verhältniß der Eisenbahnen zur Staatswirthschaft dem Werke zugedacht hat. Der Chef des Präsidialbureaus des k. k. Eisenbahnministeriums Reg.-Rath Baron Buschmann schreibt die Verwaltungsgeschichte der österr. Eisenbahnen. Seiner Unterstützung dankt das Redaktionskomité die Verwerthung der seltensten Quellenwerke und Abbildungen aus dem historischen Museum der k. k. Staatsbahnen. Im Kapitel: Eisenbahnrecht finden wir die hervorragenden Autoritäten auf diesem Gebiete: Herren Generaldirektionsrath Dr. Röll und Hofrath Max Freiherr v. Buschmann vertreten. Das schwierige Kapitel „Betriebsdienst" ruht in den bewährten Händen des Hofrathes Gustav Gerstel, während für das österr. Lokalbahnwesen als berufenste Feder der General-Inspektor der österr. Lokalbahnen Ministerialrath Ingenieur v. Wurms gewonnen wurde. In redaktioneller Hinsicht erfreut sich das Redaktionskomité, an dessen Spitze Oberoffiziat Strach steht und in welchem der Eisenbahnbeamten-Verein durch seinen Präsidenten Schlüsselberger und die Herren Centralkomitémitglieder Bauer und Mähling vertreten erscheint und dem die Herren Ober-Ingenieur Gölsdorf und der dipl. Ing. A. Birk, sowie Sekretär Bock zur Seite stehen, der weitestgehenden Förderung der Herren Hofräthe Dr. Liharzik und Karge, sowie des Herrn Generaldirektionsrathes Dr. Röll, welcher die Redigirung der Geschichte, Gesetzgebung und Verwaltung übernahm, während Hofrath Dr. Liharzik den kommerziellen Theil, Hofrath Karge die maschinentechnischen Kapitel redigirt. Aus der Reihe der Mitarbeiter heben wir besonders hervor: dipl. Ing. Birk (Oberbau), Inspektor Fr. Engel (Straßenbahnen), Inspektor Engelsberg (Wohlfahrts-Einrichtungen), Baudirektor v. Flattich (Hochbau), Inspektor Puglisch (Personentarife), Ober-Ing. Gölsdorf (Lokomotivbau), Ober-Ing. Kohlfürst (Signal- und Telegraphenwesen), Insp. Köstler (Wn. Stadtbahn), Insp. k. Rath Kupka (Allgemeine Vorgeschichte) Insp. v. Ow (Wagenbau), Ober-Insp. Marek (Zugförderung), Insp. Alb. Pauer (Frachtentarif), Dr. Alex Peez (Handel), Hofrath Professor Rziha (Tunnelbau), Handelskammersekr. Dr. Schwiedland (Volkswirthschaft), Ober-Ing. Spitzner (Werkstätten), Ober-Insp. Werner (Trassirung), Insp. Baron Weichs-Glon (Eisenbahn im Volksleben), Ober-Ing. Zezula (bosn. Bahnen), Ober-Ing. Zuffer (Brückenbau) u. A. m. Das umfangreiche Kapitel

Digitized by Google

„Geschichte der österr. Eisenbahnen" schreibt der Obmann des Redaktionskomités Herr Strach, Herr Präsident Schlüsselberger und Exc. Mähling liefern Studien über die Organe des Eisenbahnwesens und Herr Bauer einen Beitrag über Verrechnungs- und Abrechnungswesen. Einen historisch interessanten Beitrag hat Central-Inspektor Schwenk dem Redaktionskomité zur Verfügung gestellt. Herr Dr. Gottlieb von der k. k. Hofbibliothek hat die Zusammenstellung einer Bibliographie der Fachliteratur für das Werk übernommen. In Kürze soll bereits ein Prospekt des auch durch reiche Illustrationen vornehm künstlerisch ausgestatteten Werkes erscheinen, das außer seinem patriotischen Zwecke noch eine hohe literarische Bedeutung dadurch erhält, daß eine geschichtliche Darstellung des gesammten Eisenbahnwesens unserer Monarchie bisher nicht vorhanden war. Wir werden noch öfter über das interessante Werk zu berichten Gelegenheit haben.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Betrifft Rabattgewährung der Firma Ferd. Rausch in Wutha über Haus- und Küchengeräthe.

Dieselbe gewährt den Mitgliedern: 1. ein offenes 3monatliches, oder bei Ratenzahlungen entsprechend längeres Ziel; 2. bei Baarzahlung innerhalb sechs Wochen einen Kassa-Sconto von fünf Prozent; 3. bei Bezahlung von der 6. Woche bis 13. Woche einen Kassa-Sconto von zwei Prozent.

Hannover, den 10. Juni 1896. **Die Vereinsverwaltung.**

7. Bezirk (Goslar).

Sonntag, den 14. Juni d. Js., Nachmittags 4 Uhr im „Hotel zum Schützenhof" zu Goslar **Versammlung.** Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Herrn Eisenbahndirektor Mackensen über seine Erlebnisse im Feldzuge 1870/71. 2. Verschiedenes.

Auch diejenigen Eisenbahn-Beamten, welche dem Vereine nicht angehören, sind höflichst eingeladen. Um recht zahlreiches Erscheinen bittet

Der Vorstand.
Erhardt.

Ortsgruppe Guben Nr. 174.

Die Mitgliederzahl in Guben war in der letzten Zeit auf die Höhe von 24 gestiegen; hierdurch veranlaßt, hatte der Vertrauensmann, Herr Stations-Assistent Pehe die Mitglieder zu einer Besprechung über Bildung einer Ortsgruppe für Guben und Umgegend zum 15. Mai Abends 7½ Uhr im Hotel Kronprinz eingeladen. Sämmtliche dienstfreien Mitglieder hatten Folge geleistet. Von den Anwesenden wurde der Vorschlag des Herrn Pehe freudig aufgenommen und gleichzeitig ein dahingehender Beschluß gefaßt.

Herr Pehe brachte ein Schema zu den Satzungen für Ortsgruppen von der Vereinsverwaltung zu Hannover in Vorschlag und dieses wurde mit Ausnahme einiger Aenderungen von den Anwesenden angenommen und dann sofort zur Wahl des Vorstandes geschritten. Gewählt wurden die Herren Stations-Assistenten Hübner als Vorsitzender, Pehe als Kassirer-Schriftführer, Sommer als I. und Zugführer Tarnick als II. Beisitzer, als Vertreter für die erstgenannten beiden Herren die Stations-Assistenten Krug und Lehmann.

Alle gewählten Herren nahmen die Wahl dankend an. Um der neuen Ortsgruppe in finanzieller Weise aufzuhelfen, schlug Herr Stat.-Assistent Heinze vor, daß die Anwesenden ein Scherflein zur Kasse steuern mögen. Da der Vorschlag Anklang fand, war es möglich, einen Grundstock von 6 Mark aufzubringen. Nachdem der bisherige Vertrauensmann, Herr Pehe, sein Glas auf das Gedeihen der Ortsgruppe sowie des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins geleert hatte, wurde der geschäftliche Theil geschlossen. — Die Anwesenden blieben dann noch mehrere Stunden gemüthlich beisammen. Zum Schluß sprechen wir den Wunsch aus, daß alle Beamten vom geflügelten Rade aus Guben und Umgegend sich der Ortsgruppe und dem Verein anschließen mögen.

Der Vorstand.

Hübner, Stat.-Assist., Vorsitzender. — Pehe, Stat.-Assist., Kassirer-Schriftführer. — Sommer, Stat.-Assist., I. Beisitzer.

Tarnick, Zugführer, II. Beisitzer. — Krug, Stat.-Assist., Vertr. d. Vorsitzenden. — Lehmann, Stat.-Assist., Vertr. d. Kassirer-Schriftf.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Chemnitz.

Mittwoch, den 8. Juli a. c. wird im „Wintergarten" zu Schönau ein **Sommerfest,** verbunden mit Kinderbelustigungen, Nachmittags-Konzert und Tanz bis Nachts 2 Uhr abgehalten werden. Sämmtliche Räume und Gärten stehen dem Vereine zur Verfügung. Für die Kinder sind besondere Ueberraschungen vorgesehen. Der Einladung von Gästen wird eine Beschränkung nicht auferlegt, nur müssen dieselben durch Mitglieder eingeführt werden und mit Einlaßkarten versehen sein. Für die Nachtrückfahrt mit der Straßenbahn bis zum Wilhelmplatz wird Sorge getragen werden. Näheres folgt!

Für gefl. Mittheilung der ungefähren Theilnehmerzahl (Mitglieder, Gäste und Kinder) bis zum 20. Juni wären wir den geehrten Herren Vertrauensmännern sehr dankbar, um hiernach rechtzeitig die Vorbereitungen treffen zu können.

Chemnitz, den 29. Mai 1896. **Der Vorstand.**

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Gemäß § 16 der Satzungen hat der Landesvorstand beschlossen, die diesjährige **Landesversammlung** am Sonntag, den 21. Juni ds. Js., Vorm. 9½ Uhr in Ulm abzuhalten. Versammlungslokal: **Saal der Wilhelmshöhe.**

(Tagesordnung: Vergl. Nr. 22 dieser Zeitung.)

Die Landesversammlung ist für alle Mitglieder öffentlich, doch haben an der Berathung und Abstimmung nur die Bezirksabgeordneten, sowie Mitglieder des Aufsichtsraths und des Landesvorstandes theilzunehmen. Das Erscheinen der sämmtlichen Bezirksabgeordneten ist dringend erwünscht.

Mit der Landesversammlung wird eine **allgemeine Landesfeier** verbunden und zwar: Nachmittags 1 Uhr gemeinschaftliches Mittagessen im Versammlungslokal, um 4 Uhr Konzert mit Tanzunterhaltung im Prinz August, Zeitblomstraße.

Die Aufstellung des Programms für das Konzert hat der Bezirksverein Ulm übernommen.

Es wird zu hoffen sein, daß auch die diesjährige Landesfeier von allen Seiten recht zahlreich besucht wird.

Die Namen der Theilnehmer an dem gemeinschaftlichen Mittagessen wollen längstens bis Freitag, den 19. Juni, dem Herrn Eisenbahn-Assistenten Hofmann in Ulm mitgetheilt werden.

Die Namen der Bezirksabgeordneten und der neu gewählten Ausschußmitglieder wollen, soweit nicht schon geschehen, umgehend hierher mitgetheilt werden.

Stuttgart, den 6. Juni 1896. **Für den Landesvorstand.**
Fraenkel.

IV. Zusammenkunft

der Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten in Konstanz am 21. Juni 1896.

Im Südwest in deutschen Landen liegt ein alter, schöner Ort,
Der in Leid- und Freudenbanden sich bewährt hat immerfort.
Du Constantia am Rheine und am schönen Bodensee
Bist so lieb mir, bleibst die Meine, bist mein Minnen, wo ich geh'. —

Constantia, die altehrwürdige Bodenseestadt ist es, der diesmal die Ehre zu Theil wird, die Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten in ihren Mauern begrüßen zu dürfen!

Wer die fröhlichen Abschiedsrufe beim letztjährigen Verbandsfest in Lindau und das begeisterte: „Auf Wiedersehen in Konstanz" beim Auslaufen der stolzen Dampfer miterlebt, für den bedarf es sicherlich keiner weiteren Aufforderung, sich am 21. Juni 1896 zur Verwirklichung dieses Wiedersehens hier einzufinden. Aber wir sind auch der zuversichtlichen Hoffnung, daß es nicht nur ein freudiges „Wiedersehen" geben wird, sondern daß sich auch recht viele neue Freunde unserer Sache, denen die seither so schön verlaufenen Zusammenkünfte noch fremd und die Reize unserer aufblühenden Stadt unbekannt sind, hier einfinden werden, um im fröhlichen Kreise der Standesgenossen den längsten Tag des Jahres zu verleben und Erinnerungen in die Heimath mitzunehmen, die zu freudiger Pflichterfüllung und muthigem Vorwärtsstreben auf's Neue anregen!

Und so rufen wir Ihnen heute schon ein herzliches „Willkommen" entgegen und glauben daran die Versicherung knüpfen zu dürfen, daß der hiesige Festausschuß Alles aufbieten wird, um Ihnen einen freudigen Empfang und eine Reihe angenehmer Stunden zu bereiten.

Konstanz, im Juni 1896.

Mit kollegialem Gruße!

Der verein. Festausschuß der Eisenbahn-, Post- u. Telegraphenbeamten.
Der Vorsitzende: Meister, Betriebsassistent.

Festprogramm.

1. Von 9—11½ Uhr Vormittags Empfang der auswärtigen Gäste an den Zügen und Schiffen.
2. Von 11½—12½ Uhr musikalischer Frühschoppen im Engstler'schen Biergarten; bei ungünstiger Witterung im Conciliumssaale.
3. Von 1—2½ Uhr Mittagessen in den verschiedenen Gasthöfen.
4. Um 2¾ Uhr Sammlung am Hafen zum Festzug.
5. Punkt 3 Uhr: Festzug durch die Stadt. Derselbe bewegt sich durch die Zollernstraße, Weßenbergstraße, Husenstraße, Kreuzlingerstraße, Hüetlinstraße, Bodanplatz, Rosgartenstraße, Marktstätte. Für die Damen werden Plätze im Conciliumssaale vorbehalten.
6. 3½ Uhr. Beginn des Festbanketts im Conciliumssaal.
7. Nach Schluß des Festbanketts Verabschiedung der scheidenden Gäste.
8. Musikalische Abendunterhaltung in dem Saal und Garten der Schweizerhaushalle mit nachfolgendem Tanz.

Anmerkung: Festzeichen für sämmtliche Theilnehmer sind obligatorisch. Die am Vorabend eintreffenden Festgäste wollen sich gefl. im Saale der Schweizerhaushalle einfinden.

Sonntag, den 21. Juni cr. findet in Konstanz bei jeder Witterung die diesjährige, internationale Zusammenkunft der Verkehrsbeamten-Vereine der 5 Bodenseeufer-Staaten statt und erlaubt man sich zu dieser schönen Feier hiermit alle dienstfreien Berufsgenossen mit ihren Familien-Angehörigen herzlichst einzuladen.

Die Abfahrt in Lindau erfolgt präzis 8 Uhr früh mittelst flaggengeziertem Extra-Salon-Dampfer unter Begleitung der kompl. Militär-Kapelle des hies. III. Infant.-Bataillons,

Digitized by Google

die Rückkunft hier gegen 10 Uhr Abends zum Anschlusse an den Personenzug nach Augsburg und München.

Sämmtliche in Lindau zugehenden Festtheilnehmer — Damen wie Herren — sind auf Grund der ihnen hier gratis übergeben werdenden weiß-blauen Abzeichen mit fraglichem Extra-Schiffe zur freien Fahrt nach Konstanz und zurück berechtigt und ist die Erholung von Bodensee-Vorweisen für diese Gelegenheit erlassen. — Anmeldungen zum gemeinsamen Diner in Konstanz — das trockene Couvert 1 Mk. 50 Pfg. — sind unverzüglich zu richten an Expeditor Rheude-Lindau.

Verkehrs-Beamte und Vereins-Genossen! Ein auserlesenes Programm wartet unser, und die Konstanzer Kollegenschaft scheute weder Mühe noch Kosten, um in der altehrwürdigen Bischofsstadt am herrlichen schwäbischen Meere, an der Wiege des deutschen Rheines die Standesgenossen würdig und pompös empfangen zu können!

An uns ist es also, durch recht zahlreiche Betheiligung an dieser imposanten Feier zu beweisen, daß wir auch ins Praktische umzusetzen verstehen die Schluß-Devise unseres schönen Wahlspruches, nämlich: „Ehre dem Stand und Liebe dem Freund!"

Lindau im Bodensee, 8. Juni 1896.

Mit kollegialem Gruße!

Die Obmannschafts-Leitung des Bayr. Verk.-Beamten-Ver. Lindau.

Rheude, K. Eisenbahn-Expeditor. Bösl, K. Eisenbahn-Adjunkt. Birnbaumer, Post-Aspirant.

Der Lokal-Verein Verkehrs-Beamter Lindaus.

Pendele, K. Eisenbahn-Oberexpeditor. Lindemann, K. Hauptzollamts-Assist. Hirschauer, K. Post-Adjunkt.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Verzeichniß der Kur- u. Badeorte, Gasthöfe usw.,

welche den Mitgliedern des Verbandes Preisvergünstigungen gewähren.

I. Kur- und Badeorte.

Augustusbad bei Dresden. (Gegen Rheumatismus, Neuralgien, Hautkrankheiten, Frauenkrankheiten ꝛc.) 20% Nachlaß an den Zimmerpreisen und Badetaxen. Badearzt gewährt auf Nachsuchen ebenfalls Honorarermäßigung. (Vergünstigungen auch an Familienglieder.)

Betzdorf (Rheinprov.) Kneippsche Heilanstalt von Dr. Eutencur, Germaniabad 15% auf Kurkosten und ärztliche Behandlung. (Siehe Gasthöfe.)

Chemnitz. Stiftung von Zimmermannsche Naturheilanstalt. 20% Ermäßigung der Tagestaxe für Kur und Pension. Gilt auch für Frauen und Kinder dann, wenn diese gleichzeitig mit zur Kur kommen.

Bad Elster. (Hauptsächlich gegen Frauenkrankheiten.) Die Kgl. Badedirektion gewährt bei Vorlage entsprechender obrigkeitlicher Zeugnisse über die Einkommens- und Vermögensverhältnisse der Nachsuchenden erhebliche Vergünstigungen, beziehentlich die sonst allgemein mit dem 20. August eintretenden Ermäßigungen.

Im Gasthof der Geschwister Peters in **Norddorf***), Insel Amrum (Nordsee), wie auch in den von diesen vermittelten Privatwohnungen ist für Beamte, sowie deren Angehörige der Preis für Wohnung und volle Beköstigung von 4,— auf 3,60 Mk. für den Tag ermäßigt. Für Kinder von 6—11 Jahren wird der halbe Preis berechnet, für solche unter 6 Jahren ein Preis nach Uebereinkunft. Die zu obigen Preisen verabreichten Speisen und Getränke sind reichlich und gut. Die Zimmer sind einfach, aber gut eingerichtet und nicht feucht. Die Betten sind groß und bequem und durchweg neu. Gleich gute Verpflegung für den gleichen Preis bieten auch die Privatwohnungen, für welche die Geschwister Peters ebenfalls Bestellungen entgegennehmen.

Bäder. Der regierungsseitig für die Ortschaften Norddorf und Uebel festgesetzte Badestrand ist ohne Pacht zur Benutzung gegeben und sind daher für das Baden selbst keine Gebühren zu entrichten. Für Benutzung des Badezeltes sind jedesmal 10 Pfg. zu zahlen. Badewärter oder Badefrau stehen auf Wunsch für ein Geringes zur Verfügung. Kurtaxe wird nicht erhoben. Badeärzte sind auf Wittdün und Satteldüne vorhanden.

Reiseverbindungen. I. über Heide-Husum-Niebüll-Dagebüll-Wyk. Dreimal täglich Eisenbahnverbindung zwischen Niebüll-Hamburg; zwischen Niebüll-Dagebüll Verbindung zu jedem Dampfschiff mittelst Wagen, zwischen Dagebüll-Amrum zweimal täglich Dampfschiff-Verbindung.

II. Zwischen Hamburg-Amrum direkt mittelst des Schnelldampfers „Cobra", welcher an jedem Montag, Mittwoch und Freitag nach und jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend von Amrum fährt. Von und nach dem Anlegeplatz Wittdün vermitteln Landfuhrwerke zu dem kontraktlichen Preise von bisher 1 Mark pro Person den Verkehr über die ganze Insel, also auch von und nach Norddorf. — Das Gepäck wird hierbei frei befördert. Die Landung auf Wittdün ist unentgeltlich.

Borkum (Nordseebad.) Die Badekommission gewährt jedem Inhaber einer Mitgliedskarte eines Beamtenvereins auf Verlangen 10 kalte oder 6 warme Seebäder unentgeltlich. Diese Vergünstigung kann jedoch in ein und derselben Familie nur einem Familienmitgliede gewährt werden. Wer auf diese Vergünstigung Anspruch erheben will, hat sich auf dem Badebureau zu legitimiren und einzuzeichnen; daselbst sind auch die betr. Freikarten zu haben.

(Dem Hauptvorstande von der Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staats-Eisenbahnen zur event. Benutzung und Bekanntgabe zugestellt).

Die Badedirektion des Nordseebades **Büsum** gewährt den Mitgliedern des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine gegen Legitimation folgende Ermäßigungen:

1. 25% Ermäßigung auf die Preise für kalte Bäder,
2. Kurtaxe wird nicht erhoben,
3. Ermäßigung des Honorars für ärztliche Behandlung wird auf besonderes Nachsuchen stets gewährt.
4. Empfehlenswerthe Privatwohnungen und Hotels werden von der Badedirektion nachgewiesen. Letztere gewähren Preisermäßigung nach persönlicher Uebereinkunft.

Die preußischen Staatseisenbahnen gewähren auf Grund einer Bescheinigung der Badedirektion und Polizeibehörde zu Büsum für die 3. Wagenklasse ermäßigte Fahrpreise (Militärfahrkarten). Diese Bescheinigung ist, unter Hinweis auf das vorliegende Abkommen gegebenenfalls von der Badedirektion in Büsum zu erbitten.

Nordseebad **Spiekeroog** gewährt Beamten, welche die Bedürftigkeit nachweisen, Erlaß der Kurtaxe und Bäderpreise um die Hälfte.

Die Direktion der Bäder auf Sylt (Westerland) gewährt den Mitgliedern auf deren Antrag Erlaß der Kurtaxe, sowie Ermäßigung von 33⅓% auf Bäder.

Görbersdorf i. Schlesien. Dr. Brehmers Heilanstalt für Lungenkranke: 20% Ermäßigung auf die Zimmerpreise.

Lausigk. Hermannsbad. (Gegen Rheumatismus, Gicht, Nervenleiden und Frauenkrankheiten.) Bäderpreisermäßigung um 33⅓%. Befreiung von der Kurtaxe. Auch für Familienmitglieder.

Marienbad. Stadtrath gewährt auf Empfehlungsschreiben Ermäßigung auf die Kur- und Musiktaxe.

Pausa. (Gegen Rheumatismus, Nervenschwäche, Blutarmuth, Frauenkrankheiten ꝛc.) Ermäßigungen auf Wohnung 10%, auf Mineralbäder 10 Pfg. (60 statt 70 Pfg.), auf Moorbäder um 20 Pfg. (1,60 Mk. statt 1,80 Mk.), Pensionspreis pro Tag 2,50 Mk.

Linda-Pausa. (Gegen Rheumatismus, Nervenschwäche, Blutarmuth, Frauenkrankheiten ꝛc.), Ermäßigung auf Wohnung, Mineralbäder und Pensionspreis wie oben. Preis eines Moorbades 2 Mk.

Bad Sulz (Bayern). 10% Preisermäßigung für Pension, Rundfahrten, Führer ꝛc., 15% für Zimmer und Bäder.

Bad Teplitz. (Gegen Gicht und Nervenleiden). 50% Preisermäßigung für Bäder und Erhebung der niedrigsten Kurtaxe.

Bad Trencsin Teplitz. (Bahnstation Tepla-Trencsin, Ungarn.) 50% Preisermäßigung.

Warmbad bei Wolkenstein. (Gegen Nerven- und rheumatische Leiden.) Ermäßigung der Kurtaxe von 5 auf 2 Mk. in der Zeit vom 1. Mai bis 20. Juni und 20. August bis 30. September. (Auch für Familienmitglieder.)

Zur Beachtung!

Augustusbad bei Dresden, Hermannsbad Lausigk, Bad Pausa, Bad Linda-Pausa und Warmbad Wolkenstein gewähren die zugestandenen Vergünstigungen auch den Frauen und unselbstständigen Kindern (ersteres und die Pausaer Bäder auch den Eltern), Elster auch den Frauen der Mitglieder.

Im Allgemeinen genügt Legitimation durch Verbands- oder Vereinskarte. Wird im Einzelfalle ein besonderes Empfehlungsschreiben gewünscht, so haben sich die Mitglieder deswegen an den Vorstand ihres Vereins zu wenden.

II. Gasthöfe.

Aachen. „Hotel-Restaurant Brüll-Kentor." Ermäßigter Preis für Bett und Frühstück 1,75 Mk.

Altenburg. „Hotel zum schwarzen Bären", Johannesstraße. 25% Ermäßigung für Wohnung (1,50 Mk.), Kaffee (0,75 Mk.) und Mittagstisch (Preis verschieden, nach der Karte).

Annaberg. „Hunger's Gasthof" am Bahnhof, Besitzer: Otto Hunger, gewährt auf die sehr niedrigen Preise für Wohnung und Verpflegung einen Nachlaß von 10%; bei einem Aufenthalt von über 8 Tagen weitere Ermäßigung nach Uebereinkunft.

Baden-Baden. „Hotel zum goldenen Einhorn", Bes. Emil Stephan. Bis 8 Tage 10% für Wohnung und Verpflegung; über 8 Tage Pensionspreis mit 10% Nachlaß.

Basel. „Hotel Basler Hof", Besitzer Starkmann. 10% Nachlaß für Wohnung und Verpflegung; 5% auf Speisen und Getränke, wenn nicht Wohnung daselbst genommen wird.

Bautzen. „Gude's Hotel" (am Bahnhof) und „Weißes Roß". 25% Ermäßigung für Wohnung.

Berlin. Wust's Hotel „Stadt Köln", Mittelstr. 47 (dicht bei „Unter den Linden" und Bahnh. Friedrichstraße) Zimmer von 1,50 bis 3,— Mk. 10% Rabatt. — „Hotel zum grünen Baum", Berlin SW., Krausenstr. 56/58. 10% Rabatt. Zimmer in allen Preislagen. — „Hotel Silesia", Friedrichstr. 96. 10% Rabatt auf Logis. 60 elegant und komfortabel eingerichtete Zimmer von 2,50 Mk. an. — „Gasthof zum Anhalter-Bahnhof" (Wilh. Rothe), Bahnhofsstr. 2 (am Anhalter Bahnhof) gewährt 25% Rabatt auf Wohnung. Zimmer für 1,25 Mk. inkl. Licht und Bedienung. — „Hotel Kronprinz", Louisenstraße 30. 10% Ermäßigung für Wohnung und erstes Frühstück; bei mehr als 7tägigem Aufenthalt 20%.

*) Norddorf, vom Badestrande ca. 8 Minuten entfernt, hat die stärkste Brandung und es kann deshalb bei jedem Wasserstande gebadet werden; es hat von den drei Dörfern die schönste Lage und liegt auf der Grenze zwischen Dünen und Wiesenland. Man findet dort noch das wohlthuende Stillleben, weil die Hotels hauptsächlich sich im Süden und in der Mitte der Insel befinden.

Digitized by Google

Betzdorf. (Siehe Bäder.) „Hotel Breidenbacher Hof." 15 % Ermäßigung.

Biberach. „Württemberger Hof." Bei einem Aufenthalte bis zu drei Tagen für die Wohnung einen Nachlaß von 20 %, für die Verpflegung einen Nachlaß von 15 %, bei mehr als drei Tagen Aufenthalt 25 bez. 20 %.

Bingen a. Rh. „Hotel Goebel." 10 % Ermäßigung für Wohnung und Verpflegung; bei mehr als sechstägigem Aufenthalt 45 % Ermäßigung für Wohnung. Vereinsmitglieder, die im Hotel nicht Wohnung nehmen, genießen auf Speisen und Getränke — einschließlich Wein, der in offenen Gläsern ausgeschänkt wird — einen Nachlaß von 5 %. Auskunftsertheilung und Zimmerbestellung übernimmt Herr Bahnhofs-Assistent Weingärtner in Bingen.

Chemnitz. „Hotel Vier Jahreszeiten" (Albrecht). 10 % Rabatt auf die Wohnung. — Gasthaus „Stadt Nürnberg", Neustädtermarkt, gewährt 20 % Nachlaß auf die Preise der Wohnung; für die Verpflegung werden die niedrigsten Preise angesetzt.

Coblenz. Hotel und Restaurant „zum Rebstock" (L. Heimüller). 50 % Ermäßigung. Demgemäß Nettopreise: Zimmer 1,25 Mk., Frühstück 50 Pfg. = 1,75 Mk. (Günstige Lage, sehr zu empfehlen.)

Dresden-Altstadt. „Kurländer Haus" (Dippoldiswaldaer Platz). 1 Zimmer mit Bett, einschl. Frühkaffee, Licht, Servis und Trinkgeld, zum Mindestpreise von 2 Mk. für den Tag. Bei einem Aufenthalt von 1—4 Tagen 10 %, bei längerem Aufenthalt 15 % Ermäßigung.

Dresden-Neustadt. „Hotel Vier Jahreszeiten" (Markt). 1 Zimmer mit 1 Bett, einschl. Frühkaffee, Licht, Servis und Trinkgeld, zum Mindestpreis von 2 Mk. für den Tag. Bei einem Aufenthalt von 1—4 Tagen 10 %, bei längerem Aufenthalt 15 % Ermäßigung.

Flöha. „Bahnhofs-Restaurant Spenner." Ein großes Zimmer 1,50 Mk. statt 2 Mk. Ein kleines Zimmer 1,25 Mk. statt 1,50 Mk. einschl. Frühkaffee. 20 % Rabatt auf Speisen nach den Preisen der Karte.

Fridingen a. d. Donau (nächste Station oberhalb Beuron). Gasthof „zur Sonne", Besitzer Stüzle. Für Frühstück (Kaffee, Butter, Honig usw.) 30 Pfg., Mittagessen (Suppe und 2 Fleischgänge usw.) 90 Pfg. Zimmer, schön, mit gutem Bett, pro Tag 60 Pfg.

Freiburg i. B. „Restaurant Thomann", Besitzer Gustav Hecht. 15 % Nachlaß auf die gesammte Rechnung. — „Hotel Zum Margräfler Hof", Besitzer Jenne. 15 % Nachlaß auf die gesammte Rechnung.

Gernrode a. H. „Bahnhofs-Restauration" (Kohlhardt). 15 % Rabatt auf Speisen und Getränke. — Hotelwirthschaft (Morgenroth) im „Braunen Hirsch" 10 % Rabatt auf Getränke und 15 % auf Logis.

Goslar. „Hotel Schützenhof", unmittelbar am Bahnhof gelegen. 25 % Preisermäßigung.

Görlitz. „Hotel Stadt Dresden" und „Heinrichs Hotel" (beide in der Nähe des Bahnhofes). 25 % Preisermäßigung für Wohnung.

Halberstadt. Wiegert im „Central-Hotel". 25 % Rabatt für Wohnung.

Hamburg. „Bartels Hotel", Poststraße 14. Besitzer A. Staats. Zimmerpreis einschl. Kaffee 3 Mk.

Hannover. „Hotel zur Post", Rosenstr. 1. Besitzer Conrad Bock. 10 % Ermäßigung auf Wohnung und Verpflegung.

Heidelberg. Hotel garni und Restaurant „Perkeo", Besitzer Karl Voigt. Ermäßigter Preis von 1,20 Mk. für 1 Zimmer (1 Bett) täglich. Restaurationspreise billigst. Keine Verpflichtung zur Benutzung des Restaurants.

Hof. „Gasthof Strauß." 20 % Rabatt auf die Preise für Wohnung und 10 % auf die Preise für Verpflegung.

Innsbruck. „Hotel Habsburger Hof." 10 % Ermäßigung für Wohnung und Verpflegung.

Interlaken (Schweiz). Höheweg, Hauptpromenade: „Hotel St. Georges". Neu eingerichtet. (Pension) 75 Betten. Das ganze Jahr offen. Restauration mit Garten. Münchener Bier vom Faß. 10 % Ermäßigung für Speisen, Wein, Zimmer (Bier ausgeschlossen). Auskunftsbureau für gute und billige Hotels für die ganze Schweiz.

Jonsdorf bei Oybin. „Hotel Bad Jonsdorf." 25 % Preisermäßigung auf Wohnung und Speisen, ausschl. Getränke.

Köln. „Hotel-Restaurant Hausen", Marzellenstraße. Ermäßigter Preis für Bett und Frühstück 1,50 Mk.

Königstein. „Hotel König Albert." Bei acht Tagen Aufenthalt für Wohnung und Verpflegung ein Nachlaß von 10 %; bei einem Aufenthalt von über acht Tagen 15 %. Logirpreis für eine Nacht von 1,50 Mk. bis 2 Mk. Hotel-Pension einschl. Wohnung für einen Tag 5 Mk. (Zur vollen Pension gehört: Kaffee, Frühstück, Mittag- und Abendbrot nach der Speisekarte des Hotels.) Mitglieder, welche im Gasthofe nicht wohnen, erhalten auf Speisen und Getränke 10 % Nachlaß. Wagen (ein- und zweispännig) nach dem Tarife des Stadtrathes zu Königstein mit 10 % Ermäßigung.

Königstein. „Hotel Kronprinz", Besitzer Ernst Henke. Ermäßigter Preis für Wohnung 1,25 Mk.; bei über 8 Tagen Aufenthalt weitere Ermäßigung. Für Familien besondere Vergünstigungen.

„Gasthof Sennerhütte" in **Gohrisch** bei Königstein (Luftkurort und Sommerfrische), Besitzer Jul. Annacker. 10 % Nachlaß auf Wohnung und Verpflegung (Zimmer 1,20 und 1,50 Mk.), Pension, einschl. Wohnung 4,50 Mk., in der Hochsaison 5,— Mk. für den Tag. Familienpension Ermäßigung nach Uebereinkunft. Mitgliedern, die nicht im Gasthofe wohnen, wird auf Speisen und Getränke 10 % Nachlaß gewährt. Wagen nach Tarif mit 15 % Ermäßigung.

Konstanz. „Hotel Schönebeck", Besitzer Joseph Schönebeck, bei einem Aufenthalte bis zu acht Tagen für Wohnung und Verpflegung 15 % Nachlaß, bei längerem Aufenthalte 20 % Nachlaß für Wohnung und Verpflegung.

Leipzig. „Hotel Deutsches Haus" (Königsplatz 13). 15 % Preisermäßigung auf Wohnung und Verpflegung. Bei einem Aufenthalte von über 5 Tagen 20 % Preisnachlaß für Wohnung.

Lindau. „Hotel zur Sonne", „Gasthof zum Lamm", „Hotel zum Lindauer Hof", „Insel-Brauerei" mit dem Restaurant „Bräustübl". Rabatt nach dem Uebereinkommen mit dem Bayr. Verk.-Beamten-Verein.

Löbau. „Goldenes Schiff" (am Markt). Ein nicht besonders festgesetzter Rabatt an den an und für sich sehr niedrigen Wohnungspreisen.

Magdeburg. „Hotel Kronprinz" (Kronprinzenstr. 7, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes). 15 % auf die Wohnungspreise, 10 % für Speisen und Getränke. Letzteres auch an solche Mitglieder, die nicht im Hotel wohnen.

Mainz. „Hotel Landsberg", bei einem Aufenthalte bis zu sechs Tagen für Wohnung und Verpflegung 10 % Nachlaß, bei längerem Aufenthalt für Wohnung 15 %, für Verpflegung 10 % Nachlaß.

Nossen. „Hotel Stadt Leipzig", Besitzer Hendel, bei einem Aufenthalte bis zu 5 Tagen für Wohnung und Verpflegung 15 % Nachlaß, bei längerem Aufenthalte 5 % mehr.

Offenburg i. B. „Bahnhofshotel", Besitzer Ludwig Ketterer, bei einem Aufenthalte bis zu 5 Tagen für Wohnung und Verpflegung 10 % Nachlaß, bei längerem Aufenthalte 5 % mehr.

Ostrau bei Schandau: siehe Schandau.

Oybin. „Hotel Engelmann", „Gasthaus zum Kretscham" und „Gasthof zum Bad" 25 % Preisermäßigung für Wohnung und Speisen, ausschl. Getränke.

Pirna. „Gasthof zum Sächsischen Hof" (Bahnhofstraße 15), Besitzer Herm. Lorenz. Zimmer mit 1 Bett 1,25 Mk., Zimmer mit 2 Betten 2,50 Mk.

Reichenberg i. B. „Hübner's Gasthaus" (am Bahnhof), 25 % Preisermäßigung für Wohnung.

Riesa. „Hotel und Restaurant Bahnhof Riesa", Gustav Meuschke. 20 % Ermäßigung auf Wohnung. — „Hotel und Restaurant Kaiserhof", Ecke Kaiser Wilhelmplatz, Inh. Jul. Starke. 20 % Ermäßigung auf Wohnung.

Rüdesheim a. Rh. Herr Stations-Assistent Karl Hesse daselbst steht Berufsgenossen mit Auskünften über Wohnungsangelegenheiten pp. gern zu Diensten.

Salzburg. „Hotel Pitter", bei kürzerem Aufenthalte für Wohnung und Verpflegung 10 % Nachlaß, bei längerem Aufenthalte nach Uebereinkommen.

Schandau. Gasthaus „Stadt Teplitz", Besitzer Dörre. Für ein Zimmer mit Bett 1,50 Mk. für 1 Tag, je 1,25 Mk. bei 2tägigem, und je 1 Mk. bei 3tägigem Aufenthalt; bei mehr als 3 Tagen Aufenthalt Ermäßigung nach Vereinbarung.

„Gasthaus zur Carola-Brücke", 8 Minuten vom Bahnhof Schandau und 2 Minuten vom Bahnhof Wendischfähre. Besitzer Hugo Kopprasch. Preise: 1,50 und 1,— Mk. für ein Zimmer mit Bett, einschl. Licht und Bedienung. 10 % Nachlaß bei einem Aufenthalte bis zu 3 Tagen, bei längerem Aufenthalte nach Uebereinkommen.

„Restauration zur Ostrauer Scheibe", Besitzer Otto Rämisch, 15 Minuten von Schandau, liegt auf dem Schandauer Hochplateau, in unmittelbarer Nähe der Schrammsteine, gewährt auf die Preise des Zimmers (1—1,25 Mk.) bei 3 Tagen Aufenthalt 10 % Ermäßigung, bei längerem Aufenthalt nach Uebereinkunft; für Verpflegung mäßige Preise, jedoch ohne Rabatt.

Straßburg. Der Besitzer des „Vogesen-Hotels" hierselbst, Herr M. Pfennig, gewährt für Wohnung und Verpflegung bei einem Aufenthalte bis zu 5 Tagen eine Preisermäßigung von 10 % und bei einem längeren Aufenthalte eine solche von 15 %.

Stuttgart. „Hotel Textor." 10 % Nachlaß für Wohnung und für Verpflegung.

Teplitz. Kurhaus „goldner Anker", Badergasse, Besitzer Rud. Ehrenberger, städt. Beamter. Preise: 4 fl. = 7 Mk. pro Woche für ein kleines Zimmer mit 1 Bett, 5 fl. = 8,50 Mk. pro Woche für ein größeres Zimmer mit 1 Bett, 8 fl. = 14 Mk. pro Woche für ein größeres Zimmer mit 2 Betten und außerdem 1 Mk. pro Woche für Bedienung.

Thale a. Harz. Hotel und Pension „Bodethal" (G. Wegener). 15 % auf Wohnung, 10 % auf Speisen und Getränke.

Wendischfähre b. Schandau: siehe Schandau.

Werdau. „Hotel Kaiserhof", bei beliebigem Aufenthalt 15 % Nachlaß auf den Preis der Wohnung, überdies auch an diejenigen Vereinsmitglieder, welche nicht im Hotel Wohnung nehmen, 16⅔ % Nachlaß für Speisen und Getränke, in der Weise, daß vom Besitzer Marken zu entnehmen sind (8 Stück zu je 15 Pfg. für 1 Mk.), welche vom Kellner voll in Zahlung genommen werden.

Wernigerode. „Hotel Hohenzollern" (Aug. Mewes). 25 % Ermäßigung für Logis, 10 % für Speisen.

Wien. „Hotel Viktoria", Wieden, Favoritenstr. 11; — „Hotel zur grünen Weintraube", Wieden, Hauptstr. 52; — „Hotel Fuchs", Fünfhaus, Schönbrunnerstraße 12, namhafte, aber nicht festgesetzte Ermäßigungen sowohl der Zimmerpreise als der Preise für Speisen und Getränke.

Wittenberge. „Hôtel du Nord" (R. Heinrück). 20 % Ermäßigung für Logis.

Würzburg. Hotel und Café-Restaurant „Deutscher Kaiser", Besitzer Emil Schott, bei einem Aufenthalte bis zu 8 Tagen für Wohnung und Verpflegung 15 % Nachlaß, bei längerem Aufenthalte Preisermäßigung gemäß besonderer Verständigung. Für Mitglieder, welche im Gasthofe keine Wohnung nehmen, 15 % Nachlaß auf die gewöhnlichen Preise für Speisen und Getränke. Dabei wird für einfachen

Digitized by Google

Mittagstisch (Suppe, Fleisch oder Fisch, Braten ꝛc. und Mehlspeise) der Einheitspreis von 1 Mark festgesetzt.

Zellerfeld a. Harz. „Hotel Deutsches Haus" (H. Meyer) auf Wohnung bis zu 3 Tagen 10 %, über 3 Tage 15 %. Auf Speisen und Getränke wird Rabatt nicht gewährt, jedoch ist der vorgelegte Tarif mäßig.

Zittau. „Hütter's Hotel" (am Bahnhof). 25 % Preisermäßigung für Wohnung.

Zwickau. „Hotel Merseburger." Bei Aufenthalt bis zu 3 Tagen Preisermäßigung für Wohnung 15 %, für Verpflegung 10 %; bei längerem Aufenthalte für Wohnung 20 %, für Verpflegung 15 %. Wenn Wohnung im Hotel nicht genommen wird, 5 % Rabatt für Speisen und Getränke. — „Hotel Roitzsch" 25 % Preisermäßigung für Wohnung und Frühkaffee.

Durch freundliche Vermittelung des Centralvorstandes des Vereins schweizerischer Eisenbahnangestellten genießen die Mitglieder des diesseitigen Verbandes bei Vorzeigung der Mitgliedskarte in folgenden schweizerischen Gasthöfen Preisvergünstigungen:

Bern. „Hotel zum Falken" (Marktgasse): Zimmer per Bett Frcs. 1,20, Mittagessen mit Wein Frcs. 2,50, Abendessen Frcs. 2,—, Frühstück Frcs. 1,—.

„Hotel zur Zimmerleuten" (Marktgasse): Zimmer per Bett Frcs. 1,20, Mittagessen Frcs. 1,80, Nachtessen Frcs. 1,40, Frühstück 60 Cts.

„Gasthof zum Sternen" (Aarberggasse): Mittagessen 80 Cts. bis Frcs. 1,—.

Luzern. „Hotel zum Kreuz": Ein Zimmer Frcs. 1,50, Mittagessen Frcs. 1,50—2,—.

„Hotel zum Engel" und „Hotel zum wilden Mann": Ermäßigte Preise, wahrscheinlich denjenigen des Hotel Kreuz entsprechend.

St. Gallen. „Hotel Linde": Zimmer Frcs. 1,80 (statt 2,50), Frühstück 80 Cts. (statt 1 Frcs.), Mittagsessen (table d'hôte) mit 1 Flasche Wein Frcs. 2,70 (statt 3,50), Speisen nach der Karte 10 % Ermäßigung (sehr gute Küche).

„Hotel Schiff": Zimmer Frcs. 1,50 (statt Frcs. 2,—), Mittagessen, Suppe, 1 Fleisch, Gemüse und 3/10 Wein Frcs. 1,80, Mittagessen mit 2 Fleisch, Gemüse, 3/10 Wein Frcs. 2,—. (Gewöhnliche Preise, keine Ermäßigung möglich.)

„Hotel Stieger": Zimmer Frcs. 2,— (statt 3,—), bezw. Frcs. 1.50 (statt 2,—), Frühstück 80 Cts. (statt 1 Frcs.), Mittagessen (table d'hôte) Frcs. 2,50 (statt 3 Frcs.).

Zürich. „Gotthard", Hotel 2. Ranges: Zimmer Frcs. 2,— (statt Frcs. 2,50), Frühstück Frcs. 1,— (statt Frcs. 1,50), Mittagessen mit Wein Frcs. 3,— (statt 3,50).

„Stadthof", Hotel 3. Ranges: Zimmer Frcs. 2,— (statt 2,50), Frühstück Frcs. 1,— (statt 1,25), Mittagessen mit Wein Frcs. 2,50 (statt 3,—). Restauration zu ermäßigten Preisen. Wenn vorgezogen, giebt Hotel Stadthof auf der Rechnung 10 % Ermäßigung statt obiger ermäßigten Preise.

„Hotel garni Romer": Zimmer im Sommer Frcs. 1,75, im Winter Frcs. 1,50, Frühstück Frcs. —,90, Mittag- und Nachtessen ohne Wein je Frcs. 1,—. Bedienung und Licht sind im Zimmerpreise inbegriffen.

Die „Bahnhofsrestauration" gewährt den Mitgliedern deutscher Beamtenvereine die gleichen Preise wie den Beamten schweizerischer Eisenbahnen.

Zur Beachtung!

Die Legitimation (durch Verbands- oder Vereinskarte) ist erst bei Begleichung der Rechnung erforderlich.

Die Verbandsmitglieder werden gebeten, die vorgenannten Gasthöfe und Hotels bei sich bietender Gelegenheit auch anderwärts zu empfehlen.

III. Sonstige Begünstigungen in Leipzig.

Zoologischer Garten. 2 Kinder auf ein Billet 32 Pfg. statt 50 Pfennige.

Schlachten-Panorama à Person 50 Pfg. statt 1 Mk.

Billets zu ermäßigten Preisen sind vorher durch die Vereinsverwaltung zu beziehen. Auf vorherige Bestellung werden dieselben in den Telegraphenbureaus oder bei den Portiers der Bahnhöfe L. I und L. II hinterlegt.

Ferner berechtigt die Vorzeigung der Mitgliedskarte zum Eintritt in das Museum für Völkerkunde in Leipzig — Ritterstraße 12 — zum halben Preise (25 Pfg.).

Außerdem gewähren

die Direktion der Achensee- und Gaisbergbahn in Salzburg gegen Vorweis der Fahrscheine und Vereinskarte Fahrpreisermäßigung, wie solche den Touristen- und Alpinenklubs zugestanden wird.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmung auf dem Mondsee (Oberösterreich) räumt die Begünstigung ein, bei Vorzeigung der Vereinskarte die Schiffe dieser Unternehmung gegen Lösung einer nur halben Karte I. Klasse benützen zu können.

Bitte!

An sämmtliche Organe des Verbandes wird die dringende Bitte gerichtet, die Vermehrung von Abschlüssen der vorgenannten Art, wo solche noch nicht bestehen und für den Verband oder einen Theil desselben nützlich erscheinen, sich nach Kräften angelegen sein zu lassen. Dies gilt namentlich auch für Abkommen mit geeigneten Gasthäusern in größeren und von Touristen viel besuchten Orten. Diese Abkommen sind thunlichst stets mit Giltigkeit für die Mitglieder des Vereins schweizerischer Eisenbahnangestellten zu vereinbaren.

Der Verbands-Vorstand.

Zur gefl. Beachtung!

☛ Alle Bekanntmachungen (Einladungen, Ankündigungen usw.), welche noch in der Nummer von derselben Woche Aufnahme finden sollen, müssen bis **Dienstag Vormittag** in unseren Händen sein. Nachrichten über festliche Veranstaltungen, Versammlungen usw. werden bis spätestens **Montag Nachmittag** erbeten und finden nach Maßgabe ihrer Dringlichkeit und des vorhandenen Raumes Aufnahme. — Bei Briefen, auf welche wegen Uebergewichts Strafporto entfällt, erfolgt Zurückweisung oder Anrechnung der Kosten an den Absender.

Die Schriftleitung.

Anzeigen.

Allgemeine Versorgungs-Anstalt

Errichtet **1835.** **Karlsruhe.** Erweitert **1864.**

Lebensversicherung.

107 Millionen Mark Vermögen.

83,840 Versicherungen über **347 Millionen** Mark Kapital.
Reine Gegenseitigkeit; ganzer Ueberschuß den Versicherten.
Sehr günstige neue Bedingungen.
Unanfechtbarkeit und **Unverfallbarkeit** der Versicherungen.
Freie Kriegsversicherung für Wehrpflichtige.
Mitversicherung auf Prämienfreiheit im Invaliditätsfalle.
Dienstkautionen an Beamte.
Verträge mit vielen Behörden und Vereinen.

Besondere Vergünstigungen den Eisenbahnbeamten in Baden, Elsaß-Lothringen, Hannover, Hessen, Rheinbayern, Sachsen, Württemberg u. A.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103 500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21 279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Mit der Vereins-Verwaltung d. Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover haben wir ein **Rabattverhältniß** abgeschlossen. Wir gewähren nach demselben allen Mitgliedern, sowohl des Vereins, als auch des Verbandes, auf die feststehenden Preiscourantpreise über unsere Fabrikate einen Rabatt von 10 %, sowie auf Verlangen Ziel nach Vereinbarung. Garantie: Zurücknahme.

Bremen. **Georg Schrader & Co.**
Cigarren- und Tabak-Fabrik.

Digitized by Google

Nr. 25. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 18. Juni 1896. München.

Wirthschaftlichkeit beim Eisenbahn-Betriebe.

(Schluß.)

Man hat aber, weit entfernt diese Bahn einzuschlagen, stets nur versucht, das Ausnahmewesen sogar zu einem formellen System zu machen. So in Baden schon vor mehreren Dezennien mit einem (Staffel-)Zonentarif. Zuletzt hat sich Herr Geheimer Oberregierungsrath Ulrich daran gemacht, den Konkurrenzeinfluß mittelst eines allgemeinen Staffeltarifsystems wenigstens theoretisch zu regeln. Einheitlich, wie er sich die Aufgabe stellt, wäre sie zwar überhaupt unlöslich, weil ja die Verhältnisse, die er für berechtigt hält, an jedem Orte anders sind. Er würde sofort mit so vielerlei Rechnungsarten einsetzen müssen, daß von der von Herrn v. d. Leyen wahrgenommenen, aber nur bei den Normaltarifen auch wirklich bestehenden Einfachheit und Klarheit unserer heutigen Tarife keine Spur mehr aufzufinden sein würde. — Aber abgesehen davon weicht der Sinn eines Staffeltarifs nicht von dem Bestehenden und nicht von der amerikanischen „unehrlichen" Verkehrspolitik ab, denn man will mit stellenweisen niedrigen Frachtsätzen nur die Konkurrenz bekämpfen, ohne die hohen Einnahmen der großen Masse Derer einzubüßen, deren Transportbedürfnisse nicht in dem Rahmen des Bahnwettbewerbes liegen.

Die Abneigung unserer landwirthschaftlichen Kreise gegen den Handelsstand beruht mit in der falschen Staats-Eisenbahn-Politik, die nur der greifbaren Konkurrenz Rechnung trägt. — Die Konkurrenz im Transportwesen wächst naturgemäß mit der Ausdehnung der Entfernung, weil zwischen 2 Orten um so mehr Verbindungslinien möglich sind, je weiter sie auseinanderliegen. Die größte Entfernung ist der Transit, also der ausländische Verkehr. Daher bei dem bestehenden Konkurrenzsystem eine sichtbare Begünstigung des fremden Verkehrs!

Diese Begünstigung wurde auf die „geographisch" günstig gelegenen großen Handelsplätze übertragen, die daher dem inländischen Produzenten mit fremden Erzeugnissen drohend erscheinen.

Wie wenig man aber an maßgebenden Stellen ein Verständniß hiervon äußert, das zeigte erst neuerdings eine Verhandlung in einer hohen Ersten Kammer. Auf das Ansuchen, die inländischen Eisenbahnfrachten für landwirthschaftliche Erzeugnisse mit denen des Transit-Verkehrs gleichzustellen, wurde regierungsseitig erwidert, dann würden ja nur die großen Handelsplätze mit den fremden Erzeugnissen im Inland vermehrte Konkurrenz bieten.

Also aus Rücksicht auf die Landwirthschaft belegt man die inländischen Produkte mit höheren Frachten als die (transitirenden) fremden. Eine solche Fürsorge ist wirklich verfehlt. — Man sieht aber, man kann sich bahnseitig gar nicht in die Vorstellung hineindenken, daß mit der Gleichstellung der Frachten die Begünstigung der fremden Produkte und damit auch ihre größere Konkurrenzfähigkeit aufhört. — Mit dem Aufhören dieser Ausnahmestellung würde auch das Mißtrauen gegen den Handel weichen.

Nicht zu stolzem Ueberheben unserer deutschen Eisenbahn-Verwaltungen über die amerikanischen giebt eine Betrachtung der beiderseitigen Verhältnisse Anlaß, sondern die in Amerika jeweils zu Tage tretenden Schwierigkeiten sollten einen ernsten Warnungsruf bilden, die von wirthschaftlichem Betrieb abweichende Verwaltungsweise zu verlassen und die Transportleistung, wie es die reine Wirthschaft mit sich bringt, Jedermann gleichmäßig zur Verfügung zu stellen.

Die Konkurrenz darf nicht unbeachtet gelassen werden, aber wo sie zu Preisermäßigungen Anlaß giebt, müssen diese ermäßigten Preise wieder die Grundlage für Regulirung der allgemeinen Preise — der Normal-Tarife — bilden.

Dahin führt die Entwickelung bei freiem Walten der wirthschaftlichen Kräfte und damit nur werden allseits befriedigende Verhältnisse gesichert.

Nicht in der Beschränkung des freien Waltens der wirthschaftlichen Kräfte, sondern in der möglichsten Bannung der Hindernisse, welche dem freien Walten der wirthschaftlichen Kräfte entgegenstehen, liegt die Lösung der schwebenden Fragen auf allen Gebieten des Wirthschaftslebens.

Der schrankenlose Besitz des in der Natur eines Eisenbahnbetriebes liegenden Monopols verleitet die amerikanischen Eisenbahn-Verwaltungen dazu, die Wirthschaftlichkeit außer Acht zu lassen. Von dieser Wirthschaftslosigkeit kann man sagen, daß sie bankrott gemacht habe, nicht von der reinen Wirthschaft; denn diese kommt, kraft des Monopols, gar nicht zur Geltung.

Nicht minder aber liegen bei den Staats-Eisenbahn-Verwaltungen die bestehenden Mängel in der Mißachtung der wirthschaftlichen Gesetze. — Spekulative Phantasien, wie die 14. ungarische Eisenbahn-Tarif-Zone, Staffeltarife, wie sie bestehen und weiter angestrebt werden, die nicht nur auf Täuschungen beruhen, sondern auch rechnerisch falsch sind, Rabatte bis 50 Proz. und Ausnahme-Tarife mit Ermäßigungen über 50 Proz. anwachsend, würden ein Ding der Unmöglichkeit sein, wenn die Staatsbahn-Verwaltungen gewohnt wären, mit dem Wirthschafts-Maßstab umzugehen.

Aber auf der anderen Seite würde man bei Zwang zu wirthschaftlicher Betriebsweise einer allgemeinen Reform —

an Stelle der die Verwaltung belastenden tausendfältigen Ausnahmen allgemein gleiche, niedrigere Einheits-Sätze einzuführen —

nicht die Aengstlichkeit entgegensetzen sehen, wie es heute geschieht.

Digitized by Google

In der reinen Wirthschaft wirkt jede Ermäßigung des Fahrgeldes — an einem Ort verhältnißmäßig ganz gleich wie am andern — verkehrsfördernd, verkehrerweckend und zwar bahnwirthschaftlich günstig so lange, als der Nutzen an der Verkehrszunahme die Mindereinnahme der Ermäßigung und den Mehraufwand des Betriebes übersteigen.

Karlsruhe, 24. Mai 1896.

(Vom Verfasser der „Wahrnehmungen bei der Entwickelung der Transportmittel". Verlag von Bernhard Simion.)

Der Anti-Sozialdemokratische Bund

der Niederländischen Eisenbahn-Bediensteten „Recht und Pflicht".

(Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.)

Unter dieser Bezeichnung hat sich im Jahre 1895 zu Utrecht im Königreich der Niederlande ein Verein konstituirt, welcher es sich zur Aufgabe gemacht hat, an der Verbesserung der gesellschaftlichen Zustände, insbesondere an der materiellen und sittlichen Verbesserung des Looses der Eisenbahn-Bediensteten der holländischen Eisenbahn-Gesellschaften mitzuwirken.

Der Geist, von welchem der Verein beseelt ist, ist ein christlich-demokratischer und dementsprechend sind auch die Mittel, durch welche das Ziel erreicht werden soll:

Regelmäßige Versammlungen, die Ausgabe eines Vereins-Organs, Behandlung von auf die menschliche Gesellschaft Bezug habenden Gesetzentwürfen, kräftiges Streben nach zweckmäßigem Einfluß auf die Politik, die Entwickelung des Gemeinschaftgefühls, die Liebe zum Beruf, zur Gemüthlichkeit, zur Mäßigkeit und Häuslichkeit. Sodann hat sich der Verein noch zur Aufgabe gemacht, die Freiheit der Person und das Recht des persönlichen Eigenthums zu vertheidigen, gegenüber denjenigen, welche diese Freiheit und dieses Recht antasten und die Umformung der gesellschaftlichen Verhältnisse durch unordentliche Mittel zu erreichen suchen.

Der Verein besteht aus Kandidaten, Mitgliedern, Ehrenmitgliedern und unterstützenden Ehrenmitgliedern.

Der Beitrag beträgt für jedes Mitglied jährlich 2 Mark, die unterstützenden Mitglieder zahlen jährlich je 4,25 Mark.

Das Stimmrecht üben nur die Mitglieder aus, und zu Ehrenmitgliedern können nur Personen gewählt werden, welche dazu von dem Vorstand vorgeschlagen worden sind.

Ueber die Zulässigkeit der Mitgliedschaft beschließt der Vorstand.

Von der Mitgliedschaft sind ausgeschlossen: Die Mitglieder sozialdemokratischer Vereine und solche, welche in sozialdemokratischem Geist handeln, Diejenigen, welche ihren Beitrag in drei aufeinander folgenden Monaten nicht gezahlt haben, Diejenigen, welche sich den Beschlüssen des Vereins widersetzen, Diejenigen, welche sich der Trunksucht schuldig machen, Diejenigen, welche die religiösen Gefühle eines Mitgliedes verletzen, die Gottesleugner, Diejenigen, welche sich großer Unsittlichkeit schuldig machen, Diejenigen, welche muthwillig andere Mitglieder benachtheiligen, Diejenigen, welche sich an dem Eigenthum der Eisenbahn-Gesellschaft, der Reisenden oder an dem zu befördernden Gut vergreifen, Diejenigen, welche sich sorglos zeigen in Erfüllung ihrer Dienstpflichten und endlich Diejenigen, welche nicht ehrenvoll aus den Diensten der Eisenbahn-Gesellschaft entlassen werden.

Der Vorstand besteht aus acht Mitgliedern: Präsident, Vize-Präsident, erster Sekretär, zweiter Sekretär, erster Kassirer, zweiter Kassirer, Kontroleur Gehülfe desselben.

Dem Kontroleur und seinem Gehülfen liegt neben Anderem ob, die Klagen des Personals so schleunig wie möglich zu untersuchen und, wenn sie für begründet erachtet werden, bei den zuständigen Dienststellen oder Behörden Namens des Vereins Abhülfe zu verlangen oder zu vermitteln. Bleiben ihre Bemühungen ergebnißlos, so wird sofort eine Vorstandssitzung einberufen, welche über die weiteren Maßnahmen beschließt.

Der Kontroleur und sein Gehülfe sind aber auch berechtigt und verpflichtet, Mitglieder, welche sich Versäumnisse in Erfüllung ihrer Dienstpflichten zu Schulden kommen lassen oder deren außerdienstliches Verhalten zur Verminderung der allgemeinen Achtung des Vereins beiträgt, kameradschaftlich zu verwarnen. Bleibt die Warnung erfolglos, so beschließt der Gesammtvorstand über das Weitere.

Die Wichtigkeit des Amtes eines Kontroleurs wird am besten dadurch bewiesen, daß zu jeder Zeit ein Drittel der Vereinsmitglieder in öffentlicher Versammlung die Vertrauensfrage stellen kann. Der Zurücktritt von seinem Amte ist bedingt, wenn nicht die unbedingte Stimmenmehrheit sich für ihn entscheidet.

Die nähere Regelung betreffend die Organisation, Disziplin und Wirkungskreis des Vereins werden durch ein Haushaltungs-Reglement, welches durch die Mehrheit der Mitglieder für gut befunden, festgestellt.

In Fällen, welche weder in den Satzungen des Vereins noch in seinem Haushaltungs-Reglement vorgesehen sind, beschließt eine dazu besonders einberufene Versammlung.

Der Verein zerfällt in die einzelnen örtlichen Vereine und Abtheilungen, welche diese Satzungen angenommen haben und erweitert sich zum „Bund", indem alle diese Vereine und Abtheilungen sich unter die Bundessatzungen stellen.

Der Bundesvorstand besteht aus den Präsidenten und Abgeordneten aller Vereine und Abtheilungen.

Jeder Verein wählt, für jedes Jahr besonders, so viele Abgeordnete, als der Verein je 100 Mitglieder oder einen Theil davon zählt. Mehr wie 5 Abgeordnete können jedoch nicht gewählt werden, und die Abgeordneten derjenigen Vereine, welche mehr als 50 und weniger wie 100 Mitglieder zählen, haben auf der Bundes-Versammlung 2 Stimmen.

Die Präsidenten und Abgeordneten der Vereine sind bezüglich ihrer Abstimmung in der Bundes-Versammlung nur insoweit gebunden an Instruktionen ihrer bezw. Vereine, als ihnen für bestimmte Vorlagen solche zu Theil geworden sind. Im Uebrigen stimmen sie ohne Rücksprache mit ihren bezw Vereinen und ohne diesen gegenüber verantwortlich zu sein.

Am Fahrkartenschalter.

Betrachtungen eines Eisenbahnbeamten.

„Wenn Einer eine Reise macht, dann kann er was erzählen." Ein Sprüchlein aus der guten alten Zeit! Heute können auch Jene erzählen, die Andere reisen lassen und Gelegenheit haben, das Leben und Treiben auf einem größeren Bahnhofe zu beobachten.

Was erlebt nicht alles der Schalterbeamte, der von seinem unscheinbaren „Behälter" aus täglich das zweifelhafte Vergnügen genießt, sich mit reisenden Menschen aller Gemüthsstimmungen und Arten befassen zu müssen; mit solchen, die zum erstenmal eine Reise mit der Eisenbahn riskiren und das Fahrgeld in Papier eingewickelt überreichen, nachdem sie eine Stunde lang das geschlossene Schalterfenster belagert und durch einige Hustenanfälle ihre Anwesenheit bekundet hatten, aber auch mit solchen, die voraussetzen, der Beamte müßte es ihnen an der Nasenspitze absehen, wohin und in welcher Wagenklasse sie befördert zu werden wünschen.

Grobheiten wechseln da mit Artigkeiten. Dem Choleriker folgt der Phlegmatiker, dem Sanguiniker der Melancholiker; jeder wünscht, seiner Anschauung entsprechend, „richtig" bedient zu werden. Trifft es darin der Beamte, so ist das nichts Auffälliges; — ist er doch dafür da, hat er doch nur seine Pflicht gethan —; trifft er es aber nicht, dann ist es Herrn Müller unbegreiflich, wie man einen so ungewandten Menschen in diese Funktion einweisen konnte, und Herr Schulze hat es sicherlich schon längst herausgefunden, daß die Beamten der . . . Bahn nicht nur die unfähigsten, sondern auch die unhöflichsten Leute sind.

Aber — auf welche Geduldsproben wird oft die Langmuth der Beamten gestellt, die bei dem größten Theil der Reisenden eine mehr oder weniger große Portion Aufregung mit in den Kauf nehmen müssen!

Greifen wir einmal aus der Praxis einige Beispiele heraus, welche uns das Gesagte bestätigen sollen:

„Leipzig Dritter" fordert Frau Doktor A. „Einfach oder Retour", fragt der Beamte. „Retour, gewiß, Retour, ich will doch nicht in Leipzig bleiben" entgegnet die Gefragte, und im Fortgehen hört man sie nochmals die Worte wiederholen: „Retour, das ist doch selbstverständlich, wenn ich Einfach gewünscht hätte, würde ich es schon gesagt haben."

„Leipzig Zweiter" fordert Frau Kommerzienrath B. Wiederum rufts aus dem Schalter: „Einfach oder Retour?" „Einfach, freilich Einfach, ich habe nichts von Retour gesagt" replizirt gereizt die Gnädige. Sie bezahlt und geht, aber etwas vernehmbarer als ihre Vorgängerin wiederholt sie: „Einfach, selbstverständlich; wenn ich Retour gewünscht hätte, würde ich es schon gesagt haben".

„Zwei einfache Retourbillete Berlin", verlangt, unbekümmert um die contradictio in adjecto, die nun folgende Frau Bäckermeister X. Daß sie solche „dritter Güte" meint, ist nach ihrer Ansicht ganz natürlich.

Nach ihr kommt Herr Y. und wünscht den Umtausch von

Digitized by Google

Der Bundesvorstand versammelt sich innerhalb dreier Monate an einem von der vorhergehenden Versammlung bestimmten Ort und an einem bestimmten Tage. Außergewöhnliche Vorstandssitzungen ordnet der Bundespräsident an.

Der Bundesvorstand wählt aus seiner Mitte einen Präsidenten, einen Vize-Präsidenten, einen Sekretär und einen Kassirer.

Die Geldspenden der Ehren-Mitglieder und unterstützenden Mitglieder vereinnahmt der Bundeskassirer in der Weise, daß er 50 Proz. davon derjenigen Vereinskasse überweist, welche den Betrag ursprünglich vereinnahmt hat.

Die zu den nothwendigen und dringenden Ausgaben nicht benöthigten Gelder werden bei der Reichspostsparkasse hinterlegt.

Der Bundesvorstand übt die Aufsicht über alle zum Bund gehörigen Vereine und regelt deren Beziehungen zu einander. Er greift so wenig wie möglich in die inneren Angelegenheiten derselben ein.

Die Bundesversammlung ist nicht berechtigt, Beschlüsse über die inneren Angelegenheiten eines Vereins zu fassen, es sei denn, daß die Bestrebungen desselben dem Geiste oder den allgemeinen Bestrebungen des Bundes oder den Beschlüssen einer vorhergegangenen Bundesversammlung widersprechen.

Zu jeder Zeit kann ein Drittel der Mitglieder eines Vereins die Beschlüsse desselben dem Bundesvorstand zur Beurtheilung vorlegen. In diesem Falle findet die endgiltige Beschlußfassung durch den Bundesvorstand statt.

Die Beschlüsse des Bundesvorstandes innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse, auf einer Bundesversammlung gefaßt, bleiben so lange in Kraft, als sie nicht durch eine Beschlußfassung auf einer nachfolgenden Bundesversammlung außer Kraft gesetzt oder abgeändert werden.

Der Bundesvorstand ist berechtigt, Vorstandsmitglieder eines Vereins aus diesem auszuschließen, wenn sie Gelder dieses Vereins mißbräuchlich verwendet haben. In dringenden Fällen beschließt der Bundespräsident mit den Präsidenten und Abgeordneten der in der Nachbarschaft seines Sitzes befindlichen Vereine.

Alljährlich giebt der Bundessekretär eine Uebersicht über die Wirksamkeit des Bundes und der einzelnen Vereine und deren Kassenangelegenheiten, über die Thätigkeit der Kommissionen und eine namentliche Angabe der Vereinsmitglieder, der unterstützenden und der Ehrenmitglieder heraus.

Bei Auflösung eines Einzelvereins, welche durch die Bundesversammlung zu bestätigen bleibt, vertheilt diese das Vermögen desselben, entsprechend dem bürgerlichen Gesetzbuch, unter die Mitglieder. Versagt die Bundesversammlung die Bestätigung, so fällt das Vermögen des Vereins dem Bunde als Eigenthum zu.

Wenn ein Verein seine statutmäßigen Beiträge zur Bundesversammlung nicht vor derselben abgeliefert hat, geht er seines Stimmrechtes verlustig.

Fälle, welche in den Bundessatzungen nicht vorgesehen sind, unterliegen der Beschlußfassung der Bundesversammlung.

Die Abstimmung über Personen ist eine schriftliche, ohne Namensangabe dabei, die über sachliche Angelegenheiten eine mündliche.

Nach außen werden Bund und Einzelvereine vertreten durch ihre resp. Vorstände. —

Dies ist für uns das Wesentlichste aus den Satzungen, welche zweifelsohne erkennen lassen, daß wir es hier mit einem Verein zu thun haben, der weiß, was er will.

Die Organisation, auf breiter Grundlage beruhend, vereinigt in glücklicher Weise Zentralisation und Dezentralisation. Jede örtliche Vereinigung, in sich überaus selbständig, ist doch durch die für alle giltigen gemeinsamen Satzungen mit dem Ganzen verbunden.

Das Bindeglied zwischen Allen aber ist das zweimal monatlich erscheinende Vereinsorgan „Voraus", welches in großem Format erscheint und seine Leser über die Vereinsvorgänge und über alles Dasjenige unterrichtet, was zur Förderung der materiellen Interessen zu wissen nothwendig ist. Es ist kein eigentliches Fachblatt, will auch kein solches sein, sondern nur eine Vertreterin der gemeinsamen Interessen des arbeitenden Personals, welches sich den einzelnen Gesellschaften gegenüber in einem anderen Verhältnisse befindet, als das im Deutschen Reich der Fall ist. Wir finden deshalb in dem Verein zumeist nur die unteren Eisenbahn-Bediensteten und die Arbeiter vertreten. Aber auch die mittleren Eisenbahn-Bediensteten der verschiedensten Dienstzweige sind in dem Verein, und unter den unterstützenden und Ehrenmitgliedern finden wir Personen aus allen Ständen: höhere Eisenbahn-Beamte, Abgeordnete, Offiziere, Geistliche, Hochschullehrer, Bürgermeister, Rechtsanwälte, Aerzte, Fabrikanten und Kaufleute. Auch die vornehmen Damen haben sich in einer Abtheilung „Veredelung" dem Verein zur Mitwirkung angeschlossen, um den Töchtern eine Heran- und Ausbildung zur Hausfrau zu vermitteln.

In einem Orte haben die Mitglieder eine Genossenschaftsbäckerei und eine Konsum-Anstalt eingerichtet.

Ein Urtheil läßt sich heute über die Wirksamkeit des Vereins noch nicht fällen, das bleibt einer späteren Zeit vorbehalten, eine Daseinsberechtigung aber hat der „Anti-Soialdemokratische Bund der Niederländischen Eisenbahn-Bediensteten" zweifellos. Die Veranlassung zu seiner Gründung war wohl weniger der Erkenntniß der maßgebenden Kreise als der Noth entsprungen, gegenüber dem Ueberhandnehmen der sozialistischen Ideen in den Reihen des unteren Personals und der Arbeiter der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften, welche zumeist der sozialdemokratischen Vereinigung der holländischen Eisenbahn-Beamten angehörten, ein Gleichgewicht zu schaffen.

Ehrlich.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Ein neuer Beleg für die Nothwendigkeit besonderer Eisenbahngerichte dürfte der folgende Fall sein. Am 23. Mai vor. Jahres fuhr auf Bahnhof Kempten die Maschine des Schnellzuges München-Lindau auf den Prellbock so auf, daß dieser verschoben wurde. Der Unfall hatte lediglich einen Materialschaden von 357 Mark zur Folge, für welchen der Eisenbahnfiskus den Lokomotivführer Adolf K., obwohl dieser von der Strafkammer des Landgerichtes Kempten seinerzeit freigesprochen wurde, haftbar

---

$2^1/_2$ Karten dritter Wagenklasse, indem er mit heißem Bemühen den Beamten davon zu überzeugen versucht, daß er ganz ausdrücklich „Zweiter" verlangt habe.

Den Reigen schließt Frau Justizrath Z., die eiligen Schrittes auf den Schalter zustürzt:

„Herr Kassirer, erreiche ich noch den Kasseler Zug?"
In einer Minute wird er abgehen!
„Dann bitte rasch eine Fahrkarte! rasch!"
Wohin denn, wenn ich fragen darf?
„(pikirt) Nun, nach Kassel!"
Zweiter oder dritter Klasse? Einfach oder Retour?

„Retour, zweiter Klasse." Sie bezahlt, wirft dem begriffstutzigen Kassirer rasch noch einen Blick zu, welcher etwa besagen soll, daß sie es nicht nöthig hätte, dritter Klasse zu fahren, läßt Schirm und Handschuhe am Schalter liegen und eilt nach dem Bahnsteig.

Glücklicherweise hilft der Humor dem Beamten über manche Mißhelligkeiten hinweg; wie nirgend sonst bei einer Einrichtung unseres modernen Lebens hat er am Fahrkartenschalter seine Lieblingsstätte. Aus meiner eigenen Praxis will ich hier zwei Fälle erzählen, welche jedoch nur Blumen sind zu einem artigen Strauß, den man aus der Fülle der Vorkommnisse binden könnte.

Es klopfte am Schalter. Draußen stand eine alte Frau, die mich frug, was die einfache Fahrt nach X kostet. Ich nannte ihr den Preis: „Dreißig Pfennige." — „Was? Dreißig Pfennig", erwiderte sie, „so viel geb' ich nicht;" sprachs und trabte von dannen. Fünf Minuten später klopfte es wieder; abermals stand das alte Mütterlein draußen und sagte: „Ich will ihm 20 Pfennig geben für die Karte, mehr geb' ich nicht, sonst lauf' ich!" Mein Einwand, daß die Karte mich selbst 30 Pfennige koste und unter dem Selbstkostenpreis bei uns nicht verkauft werden dürfe, hatte auf sie keine Wirkung; sie blieb dabei, daß ich „das Ding" ganz gut für 20 Pfennige geben könnte, ich hätte „so Dinger" noch genug da sitzen und auf eines mehr oder weniger würde es doch nicht ankommen!

Was blieb mir übrig, um die Alte los zu werden? — Ich bot ihr die Karte für 25 Pfennige und nach einigem Hin und Her war der Handel abgeschlossen. Die Differenz mußte ich natürlich tragen. Eines aber ist sicher, sollte unsere biedere Alte jemals wieder die Eisenbahn benützen, mehr als die Hälfte des Fahrpreises wird sie nicht bieten und Niemand mehr wird sie zu überzeugen vermögen, daß Fahrkarten nicht „unter dem Selbstkostenpreis" verkauft werden können.

Vor einem halben Jahre erlebte ich einen nicht weniger heiteren Fall. Ein etwa 17jähriges Mädchen forderte:

„Ein Billet."
Wohin denn, mein Kind?
„Nach Höchst."
Höchst Einfach?
„Nein Retour."
Eine Mark siebenzig Pfennige!

Digitized by Google

machte. K. strengte nun gegen den Eisenbahnfiskus Klage auf Haftentbindung an, nachdem sein Rekurs an die Generaldirektion erfolglos und seine Beschwerde an das Ministerium unbeantwortet geblieben ist. In der am 22. dss. Mts. vor dem 1. Civil-Gericht zu München gepflogenen Verhandlung machte nun der angeklagte Eisenbahnfiskus geltend, daß K. trotz des freisprechenden Urtheils, zu dem der Strafrichter auf Grund unrichtiger Schlußfolgerungen (!!) gekommen sei, dem Fiskus gegenüber zivilrechtlich für den Schaden haftbar sei, weil K. mit ungewöhnlich großer Geschwindigkeit in den Bahnhof eingefahren sei und nicht rechtzeitig gebremst habe. Nach Aufstoßen der Maschine seien die Bremsen des ganzen Wagenzuges fest geschlossen gewesen. Auch hätten sie bis kurz vor Kempten richtig funktionirt, was auch eine im dortigen Bahnhofe vorgenommene Bremsprobe ergeben habe. Endlich bemerkt der angeklagte Fiskus, daß auch bis Lindau die Bremsen anstandslos wirkten, also in tadellosem Zustande sich befanden, daß Störungen in der Leitung der Luftdruckbremse nie für Augenblicke eintreten, sich auch nie auf sämmtliche Bremsen erstrecken, und daß es ganz undenkbar ist, daß die Bremsen von einem Orte zum anderen und von da bis zu einem dritten richtig funktioniren, inzwischen aber versagen. Dem Beweisanerbieten der beiden Streitstheile entsprechend, erließ das Gericht zunächst Beweisbeschluß. Es liegt hier wieder einmal der interessante Fall vor, daß das gerichtliche Urtheil nicht ausreicht, um Jemanden als schuldig oder unschuldig erscheinen zu lassen. Ein vom Gericht Freigesprochener wird in derselben Sache trotzdem dienstlich bestraft, wie soll das Personal diesen offenbaren Widerspruch begreifen?

Mit Bezug auf den letztvergangenen Frankfurter Schaffnerprozeß wird einem angesehenen Hamburger Blatte aus juristischen Kreisen eine Mittheilung gemacht, die im Hinblick auf das Interesse, welches unser gesammter Eisenbahn-Beamtenstand an diesem in mancher Hinsicht so wenig das Ansehen und die Billigkeit wahrenden Prozesse und seinen Vorhergängen hat, unsere volle Beachtung verdient. Es heißt da u. A.:

„In einer unlängst in diesem Blatte (Hamburger Correspondent) veröffentlichten Zuschrift von berufener Seite über den Frankfurter Schaffnerprozeß legte, wie es schien, die preußische Eisenbahnverwaltung selbst Werth darauf, zu betonen, es könne nicht auf eine Anregung dieser Verwaltung zurückgeführt werden, wenn, wie in dem Prozeß festgestellt, die Ueberführung der damals verurtheilten Bahnbeamten unter ergiebiger Benutzung des Lockspitzelthums beschafft worden sei. Der Verfasser empfand zweifelsohne dasselbe, was so Mancher, der die Berichte über den Prozeß gelesen hat, leider herausfühlen mußte, daß es besser gewesen wäre, die Ermittelungsbehörden hätten sich so angreifbarer Mittel, wie der Verwendung bedenklicher Individuen zu dem Zwecke, die Schaffner zu Treubrüchen noch erst zu verleiten, nicht bedient, wäre dadurch selbst ein Theil des nunmehr gelungenen Schuldbeweises unerbracht geblieben . . . .

In einem vor wenigen Tagen hier in Hamburg verhandelten Prozesse, in welchem es sich um den § 180 des Strafgesetzbuches handelte, erklärte einer der Angeklagten — nach dem gesammten Eindrucke, den das Gericht von ihm gewonnen haben wird, ein Zuhälter bedenklichster Sorte — daß er „in dem Frankfurter Prozesse thätig gewesen", eine Reise nach Frankfurt mit zwei Hamburger Polizeioffizianten zur Aufklärung des Sachverhalts gemacht habe. „Die Behauptung des Mannes, von zwei Hamburgischen Polizeibeamten mit nach Frankfurt genommen zu sein, um hier als Lockspitzel Dienste zu leisten, wird um so mehr als zutreffend angenommen werden müssen, als in dem Frankfurter Prozeß die Thatsache, daß vorbestrafte Menschen zweifelhaften Rufes zur Ueberführung der Bahnbeamten zur Verwendung gelangten, nach den Zeitungsberichten klar zu Tage trat.

Weß Geistes Kind seine Persönlichkeit ist, dafür geben folgende Einzelheiten einigen Anhalt. Der Mann hat, aus Süddeutschland stammend, hier in Hamburg, größtentheils arbeitslos, mit einer Dirne zusammengewohnt, die für ihn die Miethe bezahlte, ist von 1866 bis 1892 nicht weniger denn sechzehn Mal vorbestraft, darunter sechs Mal wegen Diebstahls mit Strafen von 4 Wochen, 6 Monaten, 9 Monaten, 1 Jahr 6 Monaten Gefängniß und 1 Jahre Zuchthaus, ferner acht Mal wegen Körperverletzung, Widerstands gegen die Staatsgewalt und Bedrohung mit Gefängnißstrafen bis zu sieben Monaten, hat sich unlängst wegen seines Zuhälterthums vor dem hiesigen Gerichte verantworten müssen und wurde nur deshalb freigesprochen, weil ein zwingender Beweis gegen ihn nicht geführt werden konnte. Und einen solchen Menschen, dem nebenher noch für eine Reihe von Jahren die bürgerlichen Ehrenrechte aberkannt sein werden, wählen polizeiliche Unterbeamte, die doch der Kontrole ihrer Vorgesetzten auch in diesem Punkte unterstehen sollten, zu ihrem Begleiter nach Frankfurt, damit er die Schaffner der Polizei in die Arme führe!

Unsere Zeit erfordert mehr als jede andere, daß die staatliche Autorität, und nicht bloß die gerichtliche, sondern vor allem auch die polizeiliche, die in unmittelbarster Berührung mit dem Einzelnen steht, ihre Stütze nicht verliere, von der sie im Volke selbst getragen wird, daß sie vielmehr fest gegründet bleibe auf das Bewußtsein im Volke, der Staat werde dem Recht auch mit solchen Mitteln zum Siege zu verhelfen wissen, die selbst den Schein vermeiden, als müsse sie der Zweck erst heiligen. Wer da glaubt, daß es der staatlichen Autorität nicht schade, wenn ein Gericht, wie in Frankfurt geschehen, nach Pflicht und Gesetz erkennend, staatlichen Beamten gleich Helfershelfern das Recht abspreche, ihre Zeugenaussage, weil sie als Anstifter verdächtig seien, auf den Eid zu nehmen, den jeder andere Zeuge zu leisten verpflichtet ist, der irrt gewaltig."

Haben wir diese übrigens für sich selbst sprechenden Zeilen auch nur als ein Zeichen hoffentlich schon nach einem Jahrzehnt nicht mehr verständlicher Verhältnisse aufgenommen, so veranlaßt uns doch noch eine weitere Rücksichtnahme auf unsere gesammten Berufsinteressen zu einer besonderen Betrachtung.

Erst in Nr. 22 d. Bl. ist treffend und eindringlich zugleich dargelegt worden, wie sehr das Vergehen im Amte der Abscheu eines jeden Beamten sein muß, und in der That wird man gerade von unserm deutschen Beamtenstande — selbst das Ausland er-

---

„Was? Eine Mark Siebenzig? — Ich habe doch immer nur Eine Mark Zehn bezahlt?

„Ja eine Mark Zehn, entgegnete ich, das ist der Preis für die einfache Fahrt, Sie wollen doch Retour?"

„Ja, nur Retour, erwiderte sie, hierher bin ich zu Fuß gegangen!" — — —

Einem Kassirer zu M. — einer bekannten Persönlichkeit — passirte Folgendes:

Er liebte es, während der kalten Jahreszeit zu seiner Stärkung ab und zu ein Gläschen guten Kognacs zu sich zu nehmen. War er auch kein Gewohnheitstrinker, so gehörten doch Kognacflasche und Gläschen sozusagen zum Schalter-Inventar. Einige gute Bekannte wußten dies und beim Lösen der Fahrkarten mußte der gemüthliche Beamte gar oft mit einem Gläschen des edlen Stoffes herausrücken. An seinem Geburtstag entschädigten sie ihn wieder reichlich für das Entgangene in Gestalt einiger Flaschen guten Weines. So war es denn einmal an einem kalten Wintermorgen. Als zwei seiner guten Freunde beschneit und frierend den Schalter betraten, holte der Beamte unaufgefordert die Flasche hervor, überreichte die Fahrkarten und stellte auf jede ein Gläschen Kognac, welches die Beiden mit Wohlbehagen schlürften.

Ein Bauersmann folgte als Dritter am Schalter. Als ihm der Beamte die Fahrkarte nach der gleichen Station, aber ohne Gläschen hinausschob und denselben Preis verlangte, wie ihn die beiden Vorgänger bezahlten, erklärte er, daß er ebenfalls ein „Schnäpschen" haben wollte; er habe dasselbe Recht wie die Anderen und sein Geld sei gerade so viel werth als das anderer Leute. Die beiden Freunde gingen sofort auf den Scherz ein, unterstützten den Bauersmann in seinem vermeintlichen Rechte und forderten ihn schließlich auf, die Sache ins Beschwerdebuch einzuschreiben. Das leuchtete dem Bauersmann ein. Ins Beschwerdebuch einschreiben, meinte er, ja, das ist das Richtige! Der Spaß erreichte seinen Höhepunkt, als der Bauer nun noch bekannte, daß er des Schreibens nicht mächtig sei, daß er aber die Sache sofort nach seiner Rückkunft seinem Bürgermeister mittheilen werde und der müßte den Eintrag dann besorgen!

Auf der Kopfstation einer hessischen Nebenbahn ist es vorgekommen, daß beim Frühzug der einzige Passagier — ein Drehorgelmann — seine kurz zuvor gelöste Fahrkarte dem Schalterbeamten zurückbrachte und das Fahrgeld zurückverlangte. „Es ist sonst kein Mensch da, der mitfährt", sagte der Drehkünstler, „wegen mir allein braucht auch nicht gefahren zu werden!" Sprachs und schlug sich seitwärts in die Büsche.

Zu Wiesbaden führen in die Vorhalle des Bahnhofs zwei Thüren, eine links, eine rechts. Kam da jüngst zu einem vielbenützten Zuge ein Westerwälder Bäuerlein, bepackt mit Sense und Sackbündel und versuchte es eine Zeit lang vergeblich an der mit „Ausgang" bezeichneten Stelle des Schalterzuganges — gegen die Weggehenden schiebend — das Schalterfenster zu erreichen. „Gehen Sie hinten herum", rief ihm der dortige Kassirer zu. Statt nun, dem Winke folgend, sich links den Zugehenden anzuschließen, verschwand unser Westerwälder durch die Seitenthüre

Digitized by Google

kennt das rückhaltslos an — sagen dürfen, daß er in seiner Gesammtheit moralisch durchaus gesund ist und auch in schweren Zeiten davon nur kaum Merkliches einbüßt. Eine solche schwere Zeit besteht für die Beamten mancher Länder, namentlich aber für die Mehrzahl der Eisenbahn-Beamten in Preußen, ganz unleugbar. Während die Erwerbsverhältnisse in Folge günstiger Zeiten immer besser werden und das Wohlleben in der Umgebung des Beamten sich mehr und mehr verallgemeinert, harrt der preußische Eisenbahn-Beamte unter zum Theil gar nicht mehr haltbaren Verhältnissen der endlichen Aufbesserung seiner Lebenslage entgegen; er kann eben nicht wie der Arbeiter und der Handel- und Gewerbetreibende dahin gehen, wo ihm der beste Gewinn zu Theil wird, sondern muß geduldig warten, bis sich ihm die Gunst der maßgebenden Faktoren zuwendet.

Weit, weit entfernt, aus alledem nur den geringsten Entschuldigungsgrund für die Untreue im Amte herbeiholen zu wollen, müssen wir doch zugeben, daß eine solche hieraus wohl erklärt werden kann; sind doch auch die mit dem Publikum durch ihren Dienst am vertraulichsten in Verkehr stehenden Beamten, die Schaffner, thatsächlich der Versuchung, schon durch die Trinkgeldunsitte, am meisten ausgesetzt. Es kann somit keinem Einsichtigen entgangen sein, daß ganz besonders im Eisenbahnwesen Lebensverhältnisse und dienstliche Anforderungen jederzeit im rechten Gleichgewicht stehen müssen, daß aber auch die Kontrole und die Art ihrer Ausführung alles Das hintenanzuhalten geeignet sein muß, was zur Vermeidung moralischer Defekte und Erniedrigung des Standesansehens beitragen könnte.

Der Frankfurter Schaffnerprozeß zeigt uns, daß diese Voraussetzungen ganz oder theilweise fehlen. Abgesehen davon, daß durch eine ermöglichte bessere Lebensführung die Versuchung zur Untreue im Dienste überhaupt schon eine geringere ist, mußte beim Vorhandensein einer geeigneten Kontrole die Verwaltung selbst in der Lage sein, moralische und materielle Defekte, wie sie auch schon der Hamburger Schaffnerprozeß zu Tage treten ließ, theilweise oder ganz zu verhüten. Abgesehen von der Organisation der Verkehrs- und der Betriebskontrole der Verwaltung an sich kann durch die zweckmäßigere Einrichtung der Zugsrevisionen schon viel Nachtheiliges abgewendet werden. Bei der preußischen Staatsbahnverwaltung werden die Zugsrevisoren hier und da, wenn nicht gar allgemein aus der Zahl der Fahrbeamten entnommen, während der näher liegende Gedanke der ist, Betriebsbeamte zu diesem Dienste zu verwenden. Ohne daß auf die Fahrbeamten auch nur der leiseste Schatten geworfen werden soll, ist es doch unumgänglich nothwendig, wenigstens eine Anregung in dem angedeuteten Sinne zu geben.

Herrschte aber ein größerer Korpsgeist unter den Eisenbahn-Beamten, so würden sie in Fällen, wie der Frankfurter Schaffnerprozeß sie gezeitigt hat, sich wie ein Mann gegen ein Verfahren erklären, welches wie kein anderes das Ansehen und die Würde des ganzen Beamtenstandes weit herunterdrückt, — vielleicht wäre es aber auch gar nicht soweit gekommen. —a.—

Vermischtes.

Deutschlands zweite Bergschwebebahn soll, wenn die Behörden die Genehmigung bald ertheilen, noch in diesem Jahre in Loschwitz bei Dresden entstehen. Eine Strecke dieses Systems ist bei Deutz bereits im Betriebe und eben wird in Elberfeld-Barmen eine derartige Schwebebahn an der Wupper entlang geplant. Diese Schwebebahn ruht auf einer Reihe von eisernen Stützen, an denen oben ausgekragte Konsolen nach unten geöffnete Gitterbalken tragen. Auf den Untergurten der letzteren liegen die Laufschienen, welche das eigentliche Bahngleis darstellen. Auf dem Gleis innerhalb des Gitterbalkens bewegen sich zwei Drehgestelle mit Elektromagneten (sogen. Laufkatzen). Von diesen hängen federnde Zapfen herunter, die zu einem Gestell verbundene Querstücke tragen, an denen der Wagen angebracht ist. Da der Wagen mindestens 5 Meter über der Straße schweben muß, so erhalten die Stützen eine Höhe von rund 8 Metern. Jede Art der Entgleisung fällt fort und Abstürze aus den Wagen werden durch die nöthigen Sicherheitsmaßregeln zur Unmöglichkeit gemacht. Mit diesem System glaubt man 30—40 Kilometer in der Stunde zurücklegen zu können. Die Anlagekosten berechnet man mit 250—300 000 Mk. für den Kilometer. Das Projekt dieser Bergschwebebahn nach der „Schönen Aussicht" in Loschwitz liegt dem königl. Ministerium des Innern gegenwärtig vor. Die Ausführung des Projektes hat die Cotinentalgesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg übernommen. Das zu dem Betriebe der Schwebebahn nothwendige Elektrizitätswerk wird in Loschwitz errichtet und so umfangreich angelegt werden, daß es Licht- und Kraftstrom auch noch anderweitig abgeben kann. Die Konzessionsdauer ist auf 50 Jahre berechnet.

Eine Riesen-Drahtseilbahn beabsichtigt ein Konsortium von unternehmungslustigen Amerikanern auf den Gipfel des in der Republik Mexiko gelegenen Berges Popocatepetl zu bauen. Dieselbe soll weniger dazu dienen, um den Einheimischen und Touristen die herrliche Aussicht von dem 5391 Meter hohen und längst erloschenen Vulkane leichter zugänglich zu machen, sie hat vielmehr den Zweck, die Ausbeutung der unerschöpflichen Schwefel- und Bimsstein-Ablagerungen dieses ehemaligen Kraters zu erleichtern. An den Anhängen beziehungsweise am Fuße des Berges geschieht dies schon seit längerer Zeit, doch glaubt man nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz die Schwefel- und Bimsstein-Produktion durch die geplante großartige Anlage noch um ein Bedeutendes heben zu können.

Literarisches.

Wohin? Ein praktischer Rathgeber für alle Reiselustigen. Herausgegeben von Anny Wothe. Leipzig, Adolf Mahn's Verlag.

Die bereits nöthig gewordene und, nebenbei bemerkt, reichlich vermehrte 2. Auflage spricht am deutlichsten für die Nützlichkeit und Brauchbarkeit dieses hübsch ausgestatteten Buches, welches in anregendem Plauderton Aufschluß über die Bäder und Kurorte Deutschlands und Oesterreichs giebt.

---

links, kam nach 2 Minuten durch die Seitenthüre rechts wieder herein, stellte sich naturgemäß auf seinen alten Platz und schob von Neuem gegen die Weggehenden. „Lassen Sie doch die Leute durch und gehen Sie hinten herum", rief ihm zum zweiten Male der Beamte zu. Wieder verschwand das Bäuerlein. Dieses Mal durch die Thüre rechts!

Alle waren abgefertigt; draußen hatte der Zug schon zur Abfahrt gepfiffen und der Beamte wischte sich ob der gehabten Anstrengung den Schweiß von der Stirne, da kam zur Thüre links das bepackte Bäuerlein herein, rannte an den Schalter und erzählte dem Beamten, daß er jetzt schon zweimal um den Bahnhof herumgelaufen sei, ohne den „richtigen Billetladen" zu finden. — Tableau!

Zu Darmstadt forderte unlängst ein Soldat für sich und seine Braut ein Militärbillet und „ein weibliches." Ebendaselbst betrat ein bekannter Geschäftsmann den Schalter, als er neben sich plötzlich einen gefürchteten Konkurrenten bemerkte. Um diesem das Ziel der Reise nicht zu verrathen, verlangte er: „Ein Billet, irgend wohin." — Nun, Sie werden doch angeben müssen, wohin Sie fahren wollen, Herr N., entgegnete der Beamte. „Ach was", erwiderte jener, „geben Sie mir eine Karte nach irgend einer Station, ein richtiger Geschäftsmann hat überall zu thun." —

Trotzdem in den Bahnhöfen die Fahrpläne fast aller Bahnen ausgehängt sind, nimmt das Fragen nach Zugsanschlüssen und Aufenthaltszeiten kein Ende. Kaum ist eine Auskunft gegeben, wird eine andere verlangt. „Wann komme ich zu Schweinfurt an und wie lange habe ich dort Zeit zum Anschluß nach Heustreu? Wie lange ist der Aufenthalt zu Fulda, um mit dem nächsten Zuge hierher zurückzufahren?" u. s. w.

Ein Bekannter von mir giebt auf alle dergleichen Fragen die gleiche Antwort; sie lautet: „Zehn Minuten!" Er sagte, dieses Verfahren würde sich vorzüglich bewähren. Die Fragenden seien durch die schlagfertige Antwort sofort zufrieden gestellt, würden sich mit einer einzigen Auskunft ja doch nicht bescheiden und unterwegs, spätestens aber am Platze selbst, würden sie das Richtige dann noch rechtzeitig genug erfahren.

So wirksam dieses Mittel auch erscheinen mag, zu billigen ist es nicht. Ist die Thätigkeit eines Schalterbeamten nicht allzu sehr in Anspruch genommen, so sollte er jedem Fragenden — nöthigenfalls unter Benutzung des Fahrplanmaterials — hilfreich zur Seite stehen. Sind doch unter den Fragenden viele, denen es an Zeit oder Verständniß zur richtigen Information mangelt. Wenn dann der Beamte noch berücksichtigt, daß — wie Eingangs erwähnt — die meisten Reisenden sich in dem Zustande einer mehr oder weniger großen Erregung befinden, wenn er ferner noch berücksichtigt, daß nicht das Publikum für ihn, sondern er für das Publikum am Platze ist, dann wird er das richtige Maaß an Geduld und Zuvorkommenheit jederzeit zu treffen wissen. Der Humor wird ihm dabei ein allezeit getreuer Begleiter sein und ihn über manche Mißhelligkeit hinaushelfen. G. Ferkinghoff.

Digitized by Google

Briefkasten.

R. in Hof. Sie senden uns die Nummer 102 des „Bayr. Vaterland" und empfehlen uns den Abdruck des darin enthaltenen Artikels „Eisenbahnstudien". Wohl nur unbewußt begehen Sie hier eine Taktlosigkeit, die nach so langem Bestehen unserer Vereine und ihres Organs eigentlich nicht mehr vorkommen sollte. Vielleicht sind Sie noch Neuling, denn sonst müßte Ihnen bekannt sein, daß es von keiner Seite gut geheißen wird, wenn Dinge, die in unserem Blatte ebenso rückhaltlos als sachlich bereits längst klargelegt worden sind, nur deshalb in demselben rekapitulirt werden sollen, weil sie in dem be—rühmten „Bayr. Vaterland", mit etwas mehr Lauge versehen, auftauchen. Daß das Verkehrs-Interesse dem technischen wie dem bureaukratischen Interesse im Eisenbahnwesen nur noch zu oft nachgestellt wird, ist doch nirgends ausführlicher und gründlicher behandelt worden, als in unserem Organ; wir bedürfen also durchaus nicht der „durchlaugten" Artikel gewisser politischer Blätter, sähen es aber um so lieber, wenn die Herren Einsender an solche sich überlegten, ob es nicht besser und wirkungsvoller wäre, wenn sie lieber einem Fachblatte ihre Darlegungen zuschicken und darin mit Beharrlichkeit ihren guten Gedanken weiter vertreten nach dem Sprichwort: „Auf einen Streich fällt kein Baum!" — **St. in M.** Wir glauben gewiß, daß diese Angelegenheit auf dem Verbandstage zu einer befriedigenden Lösung kommen wird. Besten Gruß! — **M. in G.** Die Beantwortung von Fragen in Betreff dienstlicher Verhältnisse wird zwar von mehreren Fachblättern recht schwunghaft, aber werthlos, weil ohne Gewähr, betrieben; wir haben das Vertrauen zu den Behörden, daß sie derartige Angelegenheiten am besten selbst erledigen und interessiren uns daher nur für solche Fälle, in denen grundsätzliche Meinungsverschiedenheit vorliegt.

Vereins-Nachrichten.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Herlasgrün i. V.

Am Donnerstag, den 11. Juni c. feierte die hiesige, im April vorigen Jahres ins Leben gerufene Ortsgruppe ihr erstes Stiftungsfest. Den hierzu ergangenen Einladungen war zahlreich Folge geleistet worden. Kollegen hatten uns hauptsächlich von den Nachbarstationen Netzschkau und Reichenbach besucht. Das Fest selbst, aus Konzert und Ball bestehend, wurde eingeleitet durch den Marsch „Volldampf voraus". Hierauf begrüßte der Obmann, Herr Bahnmeister Börner, mit kurzen Worten die Gäste und dankte im Namen der Ortsgruppe für ihr Erscheinen. Besonders wies er noch darauf hin, daß es trotz der schwachen Mitgliederzahl doch gelungen sei, das Fest zu verwirklichen und ermahnte die Mitglieder, auch fernerhin durch einmüthiges Zusammenwirken die gute Sache fördern zu helfen. Ein Hoch auf unsern geliebten Landesherrn schloß die Ansprache. — Im weitern Verlauf des Konzerts lösten Musik- und Gesangsvorträge einander ab. Hierbei erwarben sich ganz besonderen Beifall die beiden von Herrn Bahnmeister Börner und dessen Sohn zu Gehör gebrachten Zither-Vorträge „In stiller Abendstunde" und „Friedensklänge", sowie der von einigen Mitgliedern der Ortsgruppe aufgeführte Schwank „Ein lustiger Studentenstreich". Der hierauf sich anschließende Ball hielt die Theilnehmer noch lange in der fröhlichsten Stimmung beisammen. Möge das Fest dazu beitragen, das Ansehen der Ortsgruppe nach außen hin zu erhöhen und die Einigkeit in der Ortsgruppe selbst zu befestigen.

Eisenbahn-Beamten-Verein Darmstadt.

Die auf Samstag, den 16. Mai anberaumte Hauptversammlung war nicht so zahlreich besucht, wie es im Interesse der Sache zu wünschen gewesen wäre. Um 9 Uhr eröffnete der Vorsitzende, Herr Engan, die Versammlung und begrüßte die Anwesenden. Der erste Schriftführer verlas hierauf den Bericht über das verflossene Vereinsjahr, in welchem im Allgemeinen ein ziemlich gutes Bild über das Vereinsleben entworfen wurde. Beklagt wurde nur der schlechte Besuch der Vereinsabende. Im Mitgliederstande sind nennenswerthe Verschiebungen nicht eingetreten.

Nach dem vom Rechner erstatteten Kassenbericht und der vorgelegten Rechnung ist das finanzielle Ergebniß des Vereinsjahres 1895/96 ein recht günstiges; einerseits nämlich überstiegen die Einnahmen in Summe von 1806,17 Mk. im Einzelnen fast durchweg die Ansätze des Voranschlags (1735 Mk.); andererseits blieben die Ausgaben in ihrer Summe 1656,37 Mk. unter dem vorgesehenen Betrag von 1735 Mk. — Es konnte ein Ueberschuß von 149,80 Mk. in die Rechnung des Jahres 1896/97 übertragen werden. Das Kapitalvermögen des Vereins hat eine Aenderung nicht erfahren. — Dem Rechner wird auf Antrag der Rechnungsrevisoren Decharge ertheilt. Der Kassenbericht der Wirthschaftsabtheilung konnte wegen Erkrankung des Rechners nicht erstattet werden und wird spätere Mittheilung hierüber vorbehalten. Der vom Geschäftsleiter der Wirthschafts-Abtheilung aufgestellte Bericht über das allgemeine Ergebniß kann nur Günstiges konstatiren. Bei den vorgenommenen Wahlen wurden für die satzungsgemäß ausscheidenden 4 Vorstandsmitglieder: Herren Lichtenberger, Stolle, Kullmann und Becht, die für das laufende Jahr nicht wieder wählbar sind, die Herren Becker, Petry, Bartsch und Schüttler gewählt.

Die übrigen Wahlen hatten folgendes Ergebniß: Ausschuß für Bücherei: Herren Lichtenberger, Seipel, Dingeldey, Mai. Inventar-Ausschuß: Herren Huber, Bartsch und Sommer. Musik-Ausschuß: Herren Baumbach, Dieter, Escher. Die übrigen Ausschüsse blieben in der alten Zusammensetzung.

Dresdener Kranken-Unterstützungs-Verein für Staatseisenbahnbeamte, Expeditionshilfsarbeiter und Diätisten.

In der am 11. d. Mts. in den „Vier Jahreszeiten" abgehaltenen Monatssitzung nahm der Gesammtvorstand Stellung zu der vom „Verein der Beamten der K. S. Staatseisenbahnen" angeregten Frage bezüglich einer Krankenversicherung der Mitglieder des letzteren event. deren Familienangehöriger bei den beiden Kranken-Unterstützungs-Vereinen in Dresden und Chemnitz. Nach eingehender Aussprache über diesen Punkt an der Hand der in der 3. Quartals-Sitzung des Brudervereins in Chemnitz gefaßten und in der Nr. 22 der „Deutschen Verkehrs-Blätter" klargelegten Resolution kam der Gesammt-Vorstand einstimmig dahin überein, sich den Ausführungen des Chemnitzer Kranken-Unterstützungs-Vereins in allen Punkten anzuschließen. Ueber eine etwaige Berathung mit dem Hauptvorstand des Beamten-Vereins in Chemnitz ist Notiz genommen und Weiteres abzuwarten beschlossen worden. Auch stellte der Vorsitzende dem Letzteren bereits in Aussicht, zu den in dieser Angelegenheit zu pflegenden Verhandlungen Abgeordnete zu entsenden, wozu der Gesammt-Vorstand seine Genehmigung ertheilte. — Die brennende Frage dürfte somit auch in unserem Verein eine allseitig befriedigende Lösung gefunden haben, wir wissen uns eines Sinnes mit dem Chemnitzer Bruderverein: „Getrennt fortzuwirken in der Bethätigung der Unterstützung kranker und hilfsbedürftiger Berufsgenossen zum Wohle des Einzelnen, wie des gesammten Standes!"

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden dringend ersucht, die Beiträge der Vereinsmitglieder gefälligst pünktlich einziehen und an unsere Vereins-Hauptkasse, jetzt Kesselstraße 3, II, einsenden zu wollen.

Ueber jede dieser Zahlungen ist eine Nachweisung an uns einzureichen, aus welcher genau hervorgehen muß, wer bezahlt hat und für was (Beiträge, Eintrittsgeld, Satzungen rc.) diese Zahlungen geleistet sind.

Ohne diese Angaben können wir die Verbuchung dieser eingesandten Geldbeträge nicht vornehmen und die richtige Verbuchung liegt ja auch im Interesse der Herren Einzahler selbst.

Hannover, den 15. Juni 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

v. Aschoff, Direktor. — Wittrien, Bureau-Beamter und Kassirer.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Olbernhau.

Anläßlich der Versetzung unseres bisherigen Obmannes, des Herrn Stations-Assistenten Seifert, nach Zschopau, machte sich die Neuwahl in der Ortsgruppenleitung nothwendig. In der am 10. Juni a. cr. tagenden Monatsversammlung ging bei der Wahl der bisherige Obmann-Stellvertreter, Herr Stations-Assistent Sichling, als Obmann hervor. Die Wahl des Obmann-Stellvertreters fiel auf Herrn Stations-Assistent Zeuner. — An unseren früheren Obmann wurde in Worten des Dankes und der Anerkennung ein Telegramm gesandt.

Olbernhau, den 14. Juni 1896. **Die Ortsgruppenleitung.**

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Waldshut.

Die verehrlichen Mitglieder werden in Kenntniß gesetzt, daß die „Bayerischen Verkehrsblätter", die österreichische Vereinszeitung „Bahn frei", sowie die „Monatsschrift für deutsche Beamte", welche dem Bezirksverein in je einem Exemplar zur Verfügung stehen, von nun an bei sämmtlichen Vereinsmitgliedern in Umlauf gesetzt werden. Der Herr Betriebsinspektor hier hat die Beförderung dieser Drucksachen im Dienstwege unter dem Vorbehalt zugestanden, daß die Genehmigung Gr. Generaldirektion nachträglich eingeholt werde, und ist deshalb zur diesjährigen Landesversammlung bezüglicher Antrag gestellt worden.

Bei diesem Anlasse werden die auswärtigen Mitglieder unter Bezugnahme auf die Vereins-Bekanntmachung in Nr. 19 der Verkehrs-Blätter von 1894 wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß die Beförderung anderer Vereinsschreiben und -Drucksachen, als der obengenannten und der „Deutschen Verkehrs-Blätter", als Eisenbahndienstsache nicht gestattet ist und deßhalb durch die Post zu geschehen hat.

Ferner wird zur vorläufigen Kenntniß gebracht, daß ein **Vereins-Ausflug** nach Schaffhausen bezw. Feuerthalen in Aussicht genommen ist. Mit Rücksicht auf die am 21. ds. Mts. in Konstanz stattfindenden Festlichkeiten, an welchen sich voraussichtlich ein großer Theil des diesseitigen Bezirksvereins betheiligen wird, mußte dieser Ausflug auf den nächsten Monat verschoben werden. Näheres hierüber wird seiner Zeit bekannt gegeben werden.

Waldshut, den 12. Juni 1896.

Mit kollegialischem Gruße!

Amberg, 1. Vorsitzender.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französische Str. 24.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Stellentausch.

Exped.-Hülfsarb. in einer in Nähe Dresdens gelegenen Station wünscht mit Kollegen von Verkehrskontrole II zu tauschen.

Angebote bittet man unter **F. Fs. 2** an die Geschäftsstelle vorliegender Zeitung zu senden.

Tausch.

Assistent I. Kl. auf Bahnhof, Stadt 15000 Einwohner mit Realschule pp., wünscht mit einem Aufseher zu tauschen. Offerten unter **D. 1** an den Verlag dieses Blattes erbeten.

Für Sächsische Kollegen!

Zu verkaufen:

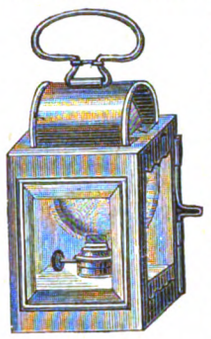
1 grüne Sammtmütze, 56 cm, fast neu, Extraqualität,
1 rothe Dienstmütze,
3 Uniform-Röcke 9. Kl. (1 ganz neu I. S.),
1 Uniform-Hut, 1 Extra-Degen, 1 Portepee } nur 1 Mal getragen,
Amtsblätter, Verkehrsblätter } gebunden, v. Jahre 1889 ab bis dato.

Offerten unter **G. 10** an die Expedition der Verk.-Blätter erbeten.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer Reserve-Blende versehen.

à Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

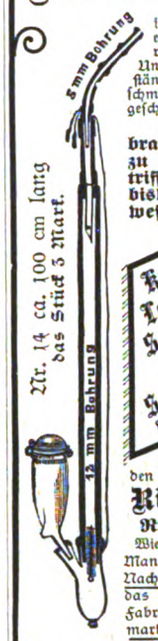
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00–3,00
Sanitäts-Tabake pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

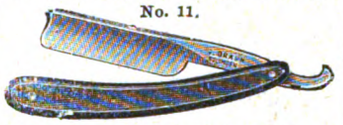
Richard Berek
Ruhla G (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11.



1 fein hohlgeschliffenes Rasirmesser von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 hochf. Taschenmesser m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korkz. nur M. 1.20

Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.

Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: Merida Mk. 35,50, Oraculo Mk. 38, Waidmannsheil Mk. 45, Presa Mk. 50, Ponca Mk. 55, Delgado Mk. 60, Sitio Mk. 62, Carilla Mk. 70, Unser Fritz Mk. 80.**

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

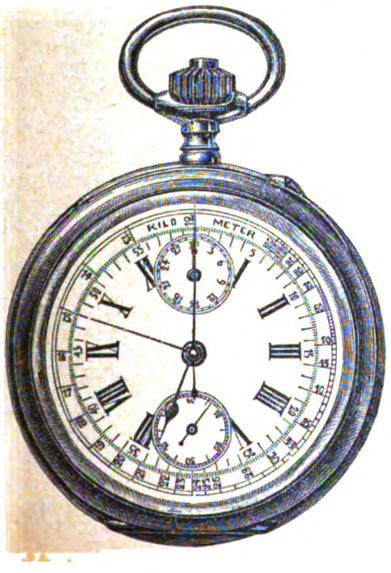
August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Nur tausender Pfarrer, Lehrer, Beamten etc. über seinen **Holländ. Lob Tabak** hat **B. Becker** in **Seesen** a. H. Ein 10 Pfd. Beutel fco. **acht Mk.**

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Waud-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●
Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V., Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Damenkleiderstoffe.

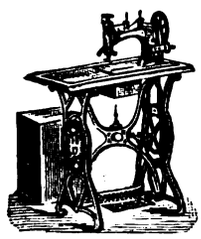
Jede Art zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Bestellungen auf die vorzügliche kartographische Darstellung der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem Verzeichniß der Stationen und Haltestellen
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von Dr. **W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig, Dörrienstraße 3.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.



Sieg der deutschen Arbeit!

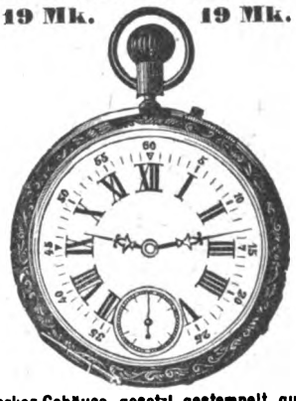
Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.
Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. **19 Mk.**



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

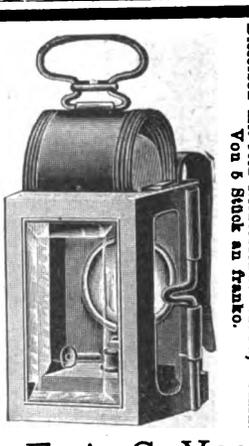
Glanfey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, erzielt bei grösster Wohlfeilheit herrlichsten Glanz auf allen Metallen. Silb. Med.: Nürnberg 1882, Amsterdam 1883.

Weltberühmte
Geraer Kleiderstoffe
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**
Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!



Die besten Schachtellaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Kautionen

ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryssel, Pirna.**

Inhalt: Wirthschaftlichkeit beim Eisenbahn-Betriebe. — Der Anti-Sozialdemokratische Bund der Niederländischen Eisenbahn-Bediensteten „Recht und Pflicht“. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Vermischtes. — Feuilleton: Am Fahrkartenschalter. — Literarisches. — Briefkasten. — Vereins-Nachrichten. — Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Nr. 26. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter

und

Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 25. Juni 1896. München.

Zur gefl. Beachtung!

Mit vorliegender Nummer schließt das II. Quartal des 12. Jahrganges unserer Deutschen Verkehrs-Blätter. Um die Auflage rechtzeitig bestimmen zu können, bitten wir, Bestellungen auf das nächste Quartal gefl. recht bald zu erneuern. Bei der Post nach dem 1. Juli aufgegebene Bestellungen erfordern 10 Pfg Zuschlag.

Leipzig, den 26. Juni 1896. Der Verlag der Deutschen Verkehrsblätter.

Die Kautions-Bürgschafts-Genossenschaften der Schweizerischen Verkehrs-Beamten.

Während in jedem gewerblichen oder kaufmännischen Geschäfte die Kassirer eine Vertrauensstellung bekleiden, zu denen die erprobtesten Leute wohl ausgewählt werden, befinden sich die öffentlichen Verkehrsanstalten in der mißlichen Lage, fast allen ihren Beamten, soweit sie nur immer mit dem Publikum in Berührung kommen, Gelder und Materialien von oft hohem Werthe anvertrauen zu müssen. Dabei sind die Dienststellen weit verzweigt und nicht unausgesetzt zu beaufsichtigen, obwohl gerade die Kontrole den größeren Theil der Dienstgeschäfte ausmacht. Es ist daher natürlich, daß die meisten der Verkehrs-Beamten Kautionen zu hinterlegen haben, um der Behörde eine Gewähr für ihre Redlichkeit zu leisten, wie wiederum hiervon die Folge ist, daß der größte Theil der Bediensteten die nöthigen Summen nicht besitzt. Besonders schwer werden die jüngsten, also die minderbesoldeten Beamten von den daraus entspringenden Kalamitäten betroffen. Das Privatkapital, auf hohe Zinsen lüstern, verfehlte nicht, sich die Umstände zu Nutze zu machen, Geldverleiher, Versicherungsgesellschaften, neuerdings sogar Kautions-Gesellschaften erbieten sich aller Orten, den Beamten den Zwang durch Gewähr von Darlehen zu überzuckern. Hunderttausende von Mark bezahlen die Beamten jährlich Zinsen an diese Institute. Wer will es ihnen daher verargen, wenn sie, der Ausbeutung müde, an das Wohlwollen und das Gerechtigkeitsgefühl ihrer hohen Behörden appelliren, um mit deren Genehmigung und Unterstützung Etwas zu Stande zu bringen, durch das der Zweck der Kautionen vollkommen erreicht wird und die Beamten von Geldopfern und Sorgen befreit werden. So sind in der Schweiz die Kautions-Bürgschafts-Genossenschaften bei den einzelnen Bahnen entstanden, die sich allseitig gut bewährt haben, und deren Segen von den Behörden und Untergebenen mit gleicher Freude empfunden wird. Da alle diese Institute des freien Alpenlandes ganz nach demselben Muster geregelt sind, so genügt es, eines näher zu betrachten, um Einrichtung und Nutzen solcher Genossenschaften kennen zu lernen. Wir wählen das älteste, das der Schweizerischen Nord-Ostbahn-Beamten, welches im Jahre 1884 gegründet wurde und schon elf Jahre auf sein Bestehen zurückblicken kann.*)

Die „Bürgschafts-Genossenschaft von Beamten und Angestellten der Schweizerischen Nord-Ostbahn" ist nach unseren Begriffen „eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht" und bezweckt nach Artikel 1 der Statuten, der Direktion der Schweizer. Nord-Ostbahn gegenüber für die Dienstkautionen ihrer Mitglieder solidarisch Bürgschaft zu leisten. Zum Beitritt ist jeder Beamte oder Angestellte der Nord-Ostbahn berechtigt (jedoch nicht verpflichtet), sofern seine Kaution 8000 Franken nicht übersteigt und er nicht „landesfremd" ist. Die Anmeldung geschieht schriftlich auf bereitgehaltenem Formular bei der vorgesetzten Behörde (Abtheilungs-Chef), welche die Genehmigung ertheilt; über die Aufnahme selbst entscheidet der Vorstand der Genossenschaft, gegen dessen ablehnenden Bescheid noch ein Rekurs an eine weitere Instanz (Delegirten-Versammlung) vorgesehen ist. Beim Eintritt hat jedes Mitglied seine Solidarität und Verbindlichkeiten für sich und seine Rechtsnachfolger schriftlich anzuerkennen, sowie auf jeden Anspruch an das Vereinsvermögen für alle Fälle zu verzichten; der Erklärung Minorenner haben Eltern oder Vormünder ihre Zustimmung anzufügen. Der Austritt kann freiwillig durch Kündigung auf einen durch das Kautions-Reglement der Eisenbahn und das Schweizer Obligationsrecht bestimmten Termin (Jahresschluß rc.) geschehen; der Ausschluß erfolgt — unter Vorbehalt der weiteren Haftbarkeit während einer 2jährigen Frist — durch Austritt aus

*) Die Unterlagen verdanke ich dem bereitesten Entgegenkommen der Herren Würmli und Wochele in Zürich; durch Vermittlung der Redaktion dieses Blattes können diese Unterlagen auch andererseits bezogen werden. D. Verf.

Digitized by Google

dem Dienst, Tod oder Konkurs ohne Weiteres oder durch dreimonatliche Kündigung, wenn „dem Vorstand begründete Klagen vorliegen, welche die Auflösung der Bürgschafts-Verpflichtung als angezeigt erscheinen lassen".

Die Konstitution der Genossenschaft ist durch das Schweizerische Obligationsrecht bestimmt, das ungefähr unserem Genossenschafts-Gesetz entspricht. Ein Vorstand, z. Zt. aus 5 Mitgliedern bestehend, besorgt die Geschäfte, ihm zur Seite steht ein Verwaltungsrath — Delegirten-Versammlung —, welcher die Geschäfts- und Kassenführung des Vorstandes beaufsichtigt. Für besonders wichtige Angelegenheiten, wie Statuten-Aenderung, Auflösung des Vereins ꝛc. ist Urabstimmung sämmtlicher Genossen vorgesehen. Die Delegirten werden von den Mitgliedern gewählt, und zwar kommt auf je 50 ein Delegirter. Aus ihrer Mitte wählen diese den Vorstand und die Rechnungsrevisoren. Die Aemter sind ehrenamtlich, doch erhalten die meistbelasteten Mitglieder des Vorstandes und der Delegirten-Versammlung geringe feste Entschädigungen (100 Frcs. und 30 Frcs.), die übrigen 4 Frcs. Tagegelder für jede Sitzung, die deshalb auf das äußerste Maß beschränkt werden.

Um ihren Verpflichtungen nachkommen zu können, erhebt die Genossenschaft von jedem Neueintretenden 5 Franken Eintrittsgeld und einen Beitrag, der sich im ersten Jahre auf 2 pro Mille, in den beiden nächsten Jahren je auf 1 pro Mille der Summe beläuft, welche der Genosse als Kaution zu hinterlegen haben würde. Weitere Beiträge sind seit Bestehen der Genossenschaft nicht zur Erhebung gelangt, doch dürfen jährlich vom Vorstande bis $1\frac{1}{2}$ pro Mille an ferneren Prämien und höhere Beiträge mit Bewilligung der Delegirten-Versammlung im Nothfalle erhoben werden. Es ist nämlich auf Grund einer vorher gesammelten Statistik, welche 10 Jahre umfaßt, die Bestimmung in die Statuten aufgenommen, daß nach den Beiträgen der ersten 3 Jahre die fernere Prämienzahlung sistirt werden kann, wenn das Vereinsvermögen 5 pro Mille der Gesammt-Kautionen erreicht hat, bis der Kassenbestand wieder auf $1\frac{1}{2}$ pro Mille zusammengeschmolzen ist. Der Erfolg hat gezeigt, daß diese Summen ausreichend sind; denn während des elfjährigen Bestehens der Genossenschaft ist das Vermögen ohne jede Extra-Leistung auf ca. $6\frac{1}{2}$ pro Mille oder auf 32597 Franken angewachsen. Zu erwähnen ist noch, daß Genossen, deren Kaution nachträglich erhöht wird, zwei Mal eine Supplements-Prämie von 1 pro Mille der Differenzsumme zu zahlen haben, während bei Ermäßigungen der Kautionen keine Rückvergütung stattfindet.

Die Mitglieder, für welche die Genossenschaft einstehen muß, sind zum Ersatze sämmtlicher Auslagen verpflichtet und haben ihre Schuld bis zur Rückerstattung mit 4 **Proz.** zu verzinsen, wenn ihnen Veruntreuungen im Amt nachgewiesen sind. Die Quittung der Bahnverwaltung über bezahlte Entschädigungssummen bildet einen exequirbaren Titel gegen den Schuldner oder dessen Rechtsnachfolger.

Die Direktion der Schweizer. Nord-Ostbahn hat nicht angestanden, der Gründung und den Statuten der Genossenschaft die Genehmigung zu ertheilen, da sie sich durch ein derartiges Institut eine bedeutende Arbeitslast vom Halse schaffen konnte und die Genossenschaft erfreut sich noch heute der kräftigsten Förderung durch die Vorgesetzten. Die Prämien werden durch die Gehaltslisten eingezogen, die Genossenschaftsgelder, welche im Kontokorrent-Verkehr in die Kassen der Eisenbahnen fließen, werden mit 4 und $3\frac{1}{2}$ Proz. verzinst u. s. w.

Die Direktion verkehrt nur mit dem Vorstande, dem sie ihre Ansprüche unter Ueberweisung der Aktien ꝛc. anmeldet und der seinerseits ein- und austretende Mitglieder der Direktion anzeigt. Um eine rechtliche Formalität zu erfüllen, hat die Genossenschaft der Eisenbahndirektion einen „Bürgschaftsschein" ausgestellt, durch den sie ihre Verpflichtung für die einzelnen Genossen bis zur Höhe der von ihnen verlangten Kaution zu haften, anerkennt und die Vereinbarung trifft, daß die Verpflichtung der Genossenschaft erst mit erfolgter Liquidation und Streichung im Handelsregister erlischt, die Eisenbahn-Direktion dagegen den Vertrag nur gegen zwölfmonatliche Kündigung aufheben kann. Um die Eisenbahn auf alle Fälle zu sichern, muß die Liquidation erfolgen, wenn die Mitgliederzahl unter 400 sinkt. —

Das sind in knappen Umrissen die einfachen Einrichtungen der Schweiz. Bürgschaftsgenossenschaften. Aus den Erfolgen, die durch oder trotz der niedrigen Beiträge errungen sind und die alle Erwartungen übertreffen, können wir manchen Fingerzeig erhalten; die elf Geschäftsberichte der Nord-Ostbahn-Genossenschaft aber liefern vorzügliches statistisches Material.

Bevor zu der eigentlichen Gründung der Bürgschafts-Genossenschaft der Schweiz. Nord-Ostbahn-Beamten geschritten wurde, ließ das Gründungskomitee Listen zum Einzeichnen herumgehen, um seine ungefähren Mitglieder feststellen zu können. Die Liste brachte 400 Unterschriften, bei der konstituirenden Hauptversammlung meldeten sie jedoch schon 1564 Mitglieder mit einer Gesammt-Kautionssumme von 2670500 Franken. Das war ziemlich die Hälfte sämmtlicher kautionspflichtigen Angestellten der Nord-Ostbahn. In den darauffolgenden elf Jahren ist die Mitgliederzahl fast auf das Doppelte gestiegen, am 31. Dezember 1895 waren 2813 Genossen mit 5045000 Franken Kaution vorhanden. Neueintretende Beamte werden ohne Ausnahme Mitglied und von den älteren Angestellten hält sich nur noch ein winziger Bruchtheil fern. Die ganze Einrichtung hat sich überhaupt derartig eingelebt, daß weder Behörde noch Beamte sie missen möchten, ja es existirt in der Schweiz keine Eisenbahn mehr, bei welcher nicht die gleichen Institute geschaffen wären.

Während der letzten elf Jahre wurden von den Mitgliedern an Eintrittsgeld und Beiträgen insgesammt 38506,50 Frcs. aufgebracht, durch Zinsen wuchs die Gesammteinnahme auf 46622,18 Frcs. Dieser Summe steht eine Gesammtausgabe von nur 14024,25 Frcs. gegenüber, so daß am 1. Januar d. J. ein Ueberschuß von 32597,89 Frcs. verblieb. Etwa $\frac{2}{3}$ der Ausgabe, nämlich 9140,32 Francs., entfallen auf Verwaltungskosten, und nur 4587,20 Frcs. büßte die Genossenschaft durch die Haftverpflichtung ein.

Man ist fast immer geneigt, die Verluste der Kautions-Institute viel höher zu veranschlagen, als sie in Wirklichkeit sind. In den 11 Jahren des Bestehens unserer Schweiz. Genossenschaft kamen im Ganzen 9 Entschädigungsfälle vor, davon entfielen auf

---

Sein einziger Feind.

Erzählung aus dem Verkehrsbeamtenleben.

Von Albert Roß. (Nachdruck verboten.)

In X, dem Sitze einer deutschen Eisenbahndirektion, hatte seit einigen Jahren die werkthätig helfende Kollegialität insofern ihre Schwingen geregt, als sich unter der Firma „Caritas" ein Dutzend dem äußeren wie dem inneren Dienst angehörender Subalterner des geflügelten Rades zusammengefunden hatte, um durch Veranstaltung von Festabenden wenigstens den bedürftigen Wittwen und Waisen von im Stadtbezirk gestorbenen Berufsgenossen an den Weihnachtsfesten Unterstützungen in baarem Gelde zu gewähren. Einen allgemeinen Landes-Eisenbahn-Beamten-Verein mit humanitären Grundsätzen, dem man sich hätte anschließen können, gab es damals leider noch nicht. Solchen Festabenden, deren finanzielle Erfolge nicht unwesentlich durch die Anwesenheit des Herrn Eisenbahndirektions-Präsidenten und der Herren Oberbeamten gehoben wurden, gingen gleich nach Schluß der Bureaustunden „Sitzungen" voraus, in denen die Caritas-Mitglieder unter der Oberleitung eines Vorsitzenden alle Einzelheiten besprachen und die oft nicht geringen Vorarbeiten vertheilten.

Im laufenden Jahre 189. hatte man nun für den Herbst einen hervorragend interessanten Abend geplant. Das anregende Beispiel der Dresdener und Leipziger Kollegen vom geflügelten Rade, von dem die Deutschen Verkehrs-Blätter Kunde gebracht, hatte befruchtend gewirkt, man wollte den glücklicheren, erheblich weiter vorgeschrittenen sächsischen Kollegen nicht nachstehen. Nun hieß es aber zufassen und alle irgendwie brauchbaren Kollegenkräfte zu den Darbietungen des Festabends heranziehen.

— „Es erübrigt noch, meine lieben Kollegen," wandte sich in einer der letzten Caritas-Sitzungen der den Vorsitz führende Eisenbahn-Sekretär Rudolf Schenk an die mit Notizen noch eifrig beschäftigten Vereinsmitglieder, „daß wir uns auch mit der Herstellung einer Festzeitung befassen. Die Zeit drängt bereits, wir werden also, um die Spalten zu füllen, wohl nicht umhin können, außer den eigenen poetischen oder prosaischen Beiträgen unserer dazu befähigten Kollegen auch anderweit bereits Gedrucktes ins Auge zu fassen und das Brauchbarste davon mit in unsere Festzeitung herüberzunehmen. Wer erbietet sich nun zur Uebernahme der Redaktion?"

Tiefes Schweigen in der Runde! Die Kollegen schienen schon überlastet und das Zusammenbauen eines größeren Festblattes macht viel Arbeit. Das sagte sich jeder Einzelne, und Alle blickten nachdenklich auf die vor ihnen liegenden Notenzettel. Endlich sprach des Vorsitzenden Intimster, der würdige Bahnhofs-Inspektor, das erlösende Wort.

— „Nun, ich denke, Schenk, das besorgst Du wohl am besten! Bist ja so'n halber Literat und kennst den Rummel! Mach' dich nur selbst d'rüber her!"

Mochte der Angerufene nun wollen oder nicht, ihm blieb, da Freiwillige nicht in die Schranken traten, kaum etwas Anderes

Digitized by Google

3 Jahre je 2, auf 3 Jahre je 1 und auf 5 Jahre nicht ein einziger Fall (1884/85, 1887, 1890, 1894 und 1895). Nur für einen Genossen mußte die ganze Kautionssumme von 3000 Frcs. gezahlt werden, weil er die Eisenbahn um 100000 Frcs. geschädigt hatte — übrigens ein besonders seltener Fall, der die ganze Statistik beeinflußt —, sonst waren nur 7,10 — 34,75 — 79,56 — 291,05 — 22,50 — 329,25 — 928,75 — 247,92 Frcs. zu ersetzen, das giebt in Summa 4940,88 Frcs., wovon 353,68 Frcs. wieder beigetrieben werden konnten, ohne die Familien in die äußerste Noth zu stürzen. Auf jede Entschädigung entfallen also durchschnittlich 549 Frcs. (ohne die 3000 Frcs. 8 Fälle mit nur je 243 Frcs).

Des Weiteren ergeben die Geschäftsberichte, daß erst auf 2803 Beamte mit einer Durchschnitts-Kaution von 1800 Frcs. jährlich je ein Betrugsfall kommt, der im Durchschnitt $^1/_{10}$ pro Mille der Gesammt-Kautionen ausmacht. Die Verwaltungskosten, welche doppelt so groß waren, beliefen sich auf 0,2 pro Mille im Jahre, davon verzehrten die Gratifikationen an Vorstand und Delegirten-Versammlung allein die Hälfte. Die Gesammtausgaben betragen demnach 0,3 pro Mille der Kautionen. Ein Reservefonds also, der 1 Proz. der Gesammtkautionen ausmachte, würde bei $3^1/_3$ Proz. Verzinsung sämmtliche Ausgaben durch die Interessen decken. Aus diesem Grunde kann man der Bestimmung der Statuten, daß die Beiträge zu sistiren sind, wenn das Vermögen 5 pro Mille = $^1/_2$ Proz. der Kautionen erreicht hat, nicht zustimmen. Die Genossenschaft, welche ca. 7 pro Mille an Eintrittsgeld und Prämien erhebt, macht auch nur langsam und allein dadurch Fortschritte, daß jährlich durch neu zutretende Mitglieder ꝛc. mehr Einnahmen aufkommen, als die Ausgaben verzehren. Würde das Anwachsen der Genossenschaft plötzlich stagniren, so müßten in absehbarer Zeit wieder Prämien erhoben werden. Immerhin hat das Vereinsvermögen eine derartige Höhe erreicht, daß die Genossen die Zukunft nicht zu fürchten haben; wird doch schließlich ein Mitglied von dem anderen überwacht, weil jeder weiß, daß er für die Unredlichkeit seines Kollegen mit aufzukommen hat.

X.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes wurde Stat.-Assist. Paul Sch. vom Landgericht zu Leipzig zu 3 Tagen Gefängniß verurtheilt. — Kurz vor 7 Uhr am Morgen des 5. März war der gemischte Zug Nr. 515 mit größerer Verspätung in Röckern angekommen. Hierdurch hatte sich der Personenzug Nr. 435 ebenfalls um 22 Minuten verspätet. Da nun dem damals diensthabenden Angeklagten überaus viel darauf ankam, den unmittelbar darauf eintreffenden Personenzug Nr. 828 noch passiren zu lassen, weil sonst der Verkehr sehr leicht hätte gestört werden können, ließ er es der Vorschrift der Singalordnung zuwider geschehen, daß der ihm unterstellte Weichenwärter G. das Haltesignal schon aufzog, bevor noch die letzten Wagen des Personenzuges den Markirungspfahl passirt hatten, um Zeit für das Durchpassiren des Güterzuges zu gewinnen. Diese Zuwiderhandlung würde jedoch ohne Folgen geblieben sein, wenn nicht Sch. unglücklicher Weise beim Stellen der Weichen den Hebel der Weiche Nr. 2 anstatt denjenigen der Weiche Nr. 3 gezogen hätte. Durch diesen Fehlgriff wurde der letzte Wagen, der die Weiche noch nicht passirt hatte, auf ein falsches Gleis geleitet und der vorletzte Wagen umgeworfen. Durch den Anprall wurde die Schneiderin F. aus Leutzsch, welche in der Thür des Wagens stand, herausgeschleudert und dermaßen am Oberschenkel verletzt, daß sie mehrere Wochen lang arbeitsunfähig war. Der Materialschaden war nur ein unbedeutender und beläuft sich auf ungefähr 150 Mk. Sch. war seit dem 20. Februar auf dem Zentralweichenthurm der Abzweigestation als aufsichtsführender Beamter thätig. Sein Dienst war ein ziemlich angestrengter, denn er hatte nicht nur die telegraphischen Zug-An- und Abmeldungen entgegenzunehmen, sondern er mußte auch den ihm unterstellten Weichenwärtern die üblichen Anordnungen geben. Zur Zeit des Unfalls hatte er die vierte Nacht hintereinander Dienst. Wie anstrengend derselbe ist, geht daraus hervor, daß von Abends 7 Uhr bis zum andern Morgen 7 Uhr nicht weniger wie 50 Züge und Maschinen befördert werden. Namentlich ist der Dienst in den Morgenstunden, in denen der Betriebsverkehr ganz erheblich zunimmt, ein aufreibender.

Wer sich erinnert, wie oft vom Regierungstische aus versichert wird, daß umfassende Maßregeln gegen die dienstliche Ueberbürdung getroffen seien, der kann nur wünschen, daß es dort noch mehr bekannt werde, wie schwer gegen diese Maßregeln noch immer gefehlt wird. Oder heißt man es etwa gut, wenn Beamte sieben Nächte hintereinander 12stündigen Dienst ohne jede Ruhepause mit voller Verantwortung zu thun haben? Man wird vielleicht dagegen sagen, daß dem Beamten das Recht der Beschwerde zusteht; leider steht aber fest, daß derjenige Beamte, der es unternimmt, sich zu beschweren oder die Verantwortung abzulehnen, nicht immer gut wegkommt. Es wäre ernstlich zu wünschen, daß der dienstlichen Beanspruchung noch mehr als bis jetzt die größte Aufmerksamkeit zugewendet wird, damit nach dieser Richtung hin die Betriebssicherheit als eine unbedingte gelten darf, wie auch die Zufriedenheit der betheiligten Beamtenkreise damit wesentlich gefördert werden würde.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Die Verantwortlichkeit des Stations-Beamten. Der Stationsdiätar H. wurde am 8. April 1896 vom Landgericht Neuwied wegen fahrlässiger Körperverletzung zu 200 Mk. Geldstrafe verurtheilt. Am 18. November 1895 führte auf dem nur zwei Gleise enthaltenden Bahnhofe Niederschelden die Lokomotive Nr. 1319 auf dem ersten Gleise noch Rangirbewegungen aus, als schon der kurz nach 6 Uhr erwartete Personenzug nach Siegen gemeldet und infolgedessen die Bahnsteigsperre bereits aufgehoben war und die Reisenden sich auf dem Perron draußen befanden. Auf wessen Anordnung die Rangirbewegung ausgeführt wurde, ist nicht festgestellt. Der Angeklagte ging der Maschine mit einer Laterne voraus, indem er das Publikum warnte; an der nördlichen Seite der Station gab er dann die Begleitung auf, da er bei der Dunkelheit keine Personen mehr dort sah. Es hielten sich aber gerade dort noch drei Frauen auf, die das Frauencoupee des

---

übrig, als neben seinen anderen Obliegenheiten auch noch für die Herstellung der Zeitung besorgt zu sein. Der Gutmüthige wurde einfach „breitgeschlagen" und fügte sich mit süßsauerer Miene ins Unvermeidliche.

Der Festabend war herangekommen. Die Festsäle, deren Wände theilweise von imitirten Meßbuden besetzt waren, füllten sich immer mehr; war doch die Lärmtrommel rechtzeitig in den Kollegenkreisen kräftig gerührt worden. In all' dem milieu gab es der Sehenswürdigkeiten und des Ulks wahrlich übergenug. Da waren z. B. Riesendamen, eine Menagerie, ein Eisenbahnmuseum, Hippodrom, Bänkelsänger, eine urwüchsige Lappen-Familie und zum Schluß auf der Bühne eines Nebensaales zwei „phänomenale" Vorstellungen:

1. Cavalleria rusticana, Bodega Marca Italia. Große Oper in einem Aufzuge von M. Terrakotti und D. Gipsfiguri-Kausi. Musik von Waskannsie. — 2. Der bayrische Hiesel oder Wilderer im Walde! — Warte nur balde — hängst auch du! Trauerspiel aus dem idyllischen Volks- und Wonneleben der Wilderer und Wegelagerer — vornehmlich für Liebende und Banditen — mit Gesängen, Gedichten und Gerichten, Gewittern und Brausewettern, in drei Akten und einem einfachen Sekt. Musik von demselben.

Auch das von Schenk sorgsam redigirte Festblatt, im Format der Kölnischen Zeitung, fand bei Alt und Jung reißenden Absatz. Allerliebste orientalisch gekleidete Verkäuferinnen sorgten dafür, daß nicht ein einziges Exemplar der ziemlich bedeutenden Auflage übrig blieb. Zum Durchstudiren des Inhalts fehlte es den Abnehmern während des Meßtrubels allerdings wohl an Zeit, allein morgen, ja morgen konnte die eifrige Lektüre noch bestens nachgeholt werden. Die Festzeitung wanderte daher bei den Meisten zunächst in die Fracktasche. Wenn auch auf dem Blatte der Name des „verantwortlichen" Redakteurs fehlte, so war es doch durch Befragen der an ihrem Abzeichen erkenntlichen Caritas-Mitglieder bald ruchbar geworden, daß auch die Zeitung zum größeren Theil ein Machwerk des überall beliebten Vorsitzenden sei. Der Letztere heimste im Laufe des Abends schon hin und wieder und zwar von denen, die die Zeit zum Studiren bis morgen nicht mehr hatten abwarten können, Komplimente der liebenswürdigsten Art ein, aber eins dieser Komplimente hatte ihn doch stutzig gemacht. Ein Kollege der Verkehrs-Kontrole II war freudestrahlend an ihn herangetreten, hatte kräftig seine Schulter geklopft und, bedeutungsvoll auf die Zeitung weisend, ihm zugeflüstert: „Kollege, das haben Sie aber famos gemacht, dem haben Sie's darin gründlich gegeben! Ei wei, wird der aus der Haut fahren! Er platzt vor Wuth, aber schaden kann's ihm nix!"

Schenk war bestürzt. Sollte er, der friedlichste aller Eisenbahner, ganz wider seinen Willen irgend Jemandem durch die nach seiner Ansicht unverfängliche Zeitung zu nahe getreten sein? Hatte er nicht streng alles Persönliche vermieden und nur im Allgemeinen neben dem Witz ganz flüchtig auch der Satyre einige Sprünge in das Verkehrs-Beamtenleben gestattet? Es war ja, da er den Korrekturbogen genau durchgesehen, ganz unmöglich, daß ein Anderer irgend eine Bosheit hinein lancirt haben könnte. Sein Gewissen blieb

Digitized by Google

erwarteten Zuges nach Siegen benutzen wollten, das wie sie wußten an jener Stelle hielt. Die Rangirmaschine fuhr mit dem Tender voran, sodaß das Personal nichts sehen konnte, die Zeuginnen hielten sie nun für den auf dem zweiten Gleise herankommenden Zug und überschritten harmlos das erste Gleis, auf dem die rangirende Maschine herankam. Dabei wurde die Handelsfrau Keller erfaßt und gerieth mit dem linken Unterarme unter die Räder, sodaß derselbe amputirt werden mußte. Der Angeklagte erklärte, nicht verpflichtet zu sein zur Begleitung der Maschine; dies sei nach § 24 der Fahrplanvorschriften nur dann angeordnet, wenn auf dem anderen Gleise ein Zug halte. Dies war nicht der Fall, er habe also mehr als seine Pflicht gethan. Das Gericht war jedoch der gegentheiligen Ansicht und hielt eine Begleitung der Maschine durch den Angeklagten für nothwendig, da der § 24 der Fahrplanvorschriften nicht bloß bei einem schon dahaltenden Zuge anzuwenden sei, sondern auch nach Freigabe der Bahnsteigsperre. Abgesehen davon sei aber auch der Angeklagte ganz im Allgemeinen als Stationsvorsteher verpflichtet, für das Wohl des zum Aufenthalt auf den Perron berechtigten Publikums zu sorgen. In seiner Revision gegen das Urtheil rügte der Angeklagte, das Urtheil wolle zu Unrecht die Bestimmung des § 24 der Fahrplanvorschriften auch auf die Eröffnung der Perronsperre ausdehnen; wenn dies die Absicht der Bahnverwaltung wäre, so würde sie das auch kundgeben. Die Reisenden dürfen die Gleise erst überschreiten, sobald der Zug eingefahren ist. Die allgemeine Verpflichtung anlangend, habe er den Zug soweit begleitet, als er Menschen stehen sah. Es sei doch nicht fahrlässig, daß er die im Dunkeln stehenden Zeuginnen nicht sah! Das Reichsgericht verwarf die Revision, da die Anwendbarkeit des § 24 dahingestellt bleiben könne, denn abgesehen von der speziellen Verordnung hätte er in Erwartung des einfahrenden Zuges nicht mehr rangiren lassen dürfen.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Achsbrüche auf den Vereinsbahnen im Jahre 1894. Aus den von der geschäftsführenden Verwaltung veröffentlichten statistischen Nachrichten über die im Jahre 1894 vorgekommenen Achsbrüche, sowie über die entdeckten Achsanbrüche entnehmen wir Folgendes: Die Gesammtzahl der beobachteten Achsen unter den diversen Fahrzeugen betrug 1 320 528 Stück, hiervon waren 1 018 372 Stück oder 77 Proz. Stahlachsen und 200 585 oder 15 Proz. Eisenachsen; bei 101 571 Stück war das Material nicht angegeben. An Achsbrüchen sind vorgekommen: 20 bei Lokomotiv-, 33 bei Tender- und 66 bei Wagenachsen. Von diesen gebrochenen 119 Achsen waren 12 aus Tiegelguß-, 9 aus Martin-, 28 aus Bessemer-, 10 aus Puddelstahl, 13 aus Feinkorn-, 32 aus Schmiedeeisen und 15 aus unbekanntem Material. Bringt man die Zahl der Brüche zur Gesammtzahl der vorhandenen Achsen in Vergleich, so ergiebt sich, daß im Ganzen nur 0,009 Proz. gebrochen sind, während im Jahre 1893 die Zahl 0,013 Proz. betrug, so daß sich also für das Jahr 1894 ein bedeutend günstigeres Resultat ergeben hat. Hinsichtlich der Dauer der Achsen ist zu verzeichnen, daß die mittlere Benützungsdauer bei den Achsen aus Tiegelgußstahl 20, aus Martinstahl 7, aus Bessemerstahl 19, aus Puddelstahl 21, aus Feinkorneisen 29, aus Schmiedeeisen 25 Jahre betragen hat. Die Brüche sind vorwiegend während der vollen Fahrt, u. zw. in 42 Fällen, beim Durchfahren eines Bahnhofes dagegen in 38 Fällen vorgekommen; außerdem sind die bereits eingetreten gewesenen Brüche in 29 Fällen während der Untersuchung des Fahrzeuges gefunden worden. In 7 Fällen war ein Zusammenstoß oder eine Entgleisung an dem Bruche Schuld. Hinsichtlich der Ursachen wird angeführt, daß in 53 Fällen alter Anbruch, in 12 Fällen Fehler im Materiale, in 7 Fällen Heißlaufen die Schuld war. In den Werkstätten oder an anderen Orten sind ferner 907 Achsanbrüche, u. zw. 127 bei Lokomotiv-, 67 bei Tender- und 713 bei Wagenachsen entdeckt worden. Die Zahl der im Vorjahre entdeckten Anbrüche betrug 794.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. Die Erhöhung der Beamtengehälter dürfte nunmehr als wirklich ernst ins Auge gefaßt zu betrachten sein. Zwar wird in diesem Jahre noch Alles beim Alten bleiben, aber für die nächste Landtagsperiode dürfte Alles in die gewünschte Ordnung kommen. „Die Vorbereitungen zur Durchführung der Gehalts-Verbesserung werden mit Nachdruck betrieben. Es ist, so schreiben die Berliner Polit. Nachrichten, allerdings ein gewaltiges Stück Arbeit zu leisten, wenn man sich nicht auf eine einfache prozentuale Erhöhung der jetzigen Gehaltssätze beschränken, sondern zugleich eine bessere Ordnung und einheitlichere Gestaltung der Besoldungsverhältnisse herbeiführen will, wie dies betreffs der Unterbeamten bei Anlaß ihrer Gehaltserhöhung bereits geschehen ist. Und zwar sind dabei vornehmlich zwei leitende Gesichtspunkte von Bedeutung. Zunächst liegt es nicht in der Absicht, den Schwerpunkt der Verbesserung auf die Anfangsgehälter zu legen, vielmehr soll die Aufbesserung wesentlich den höheren Dienstaltersstufen zu Gute kommen. Sodann gilt es, den jetzt so häufig vorkommenden Berufungen der einen Beamtenklasse auf die andre und der damit verbundenen Beunruhigung dadurch vorzubeugen, daß die Gehaltsverhältnisse der Beamten mit gleicher Vorbildung thunlichst gleichartig geordnet und nicht in der Sache begründete Unterschiede beseitigt werden. Es ist ohne Weiteres klar, daß damit der Finanzverwaltung wie den einzelnen Ressorts eine schwere und umfangreiche Aufgabe gestellt ist, und daß alle Kräfte anzuspannen sind, um sie rechtzeitig für die nächste Session zu lösen." Hoffen wir, daß die Lösung eine glückliche sein wird.

Vermischtes.

Der Kodex für die „eisenbahnmäßige" Schulung des Eisenbahnpersonals ist in wenig Sätzen zusammenzufassen:

1. Können ist wichtiger als Wissen.
2. Die Instruirung muß der Kapazität des zu Instruirenden gemäß erfolgen.

---

zwar trotz allen Grübelns rein, allein wiederholte, von Vorübergehenden ihm flüchtig gewidmete Bemerkungen gleicher Güte und Anspielung legten sich beängstigend auf sein Gemüth. Die rechte Festfreude hatte bei dem friedliebenden Vorsitzenden einen starken Stoß erlitten, die Lust am nochmaligen Zeitungsschreiben war ihm schon halb und halb verleidet.

Am nächsten Morgen benutzte unser Rudolf die Frühstückspause im Bureau zur nochmaligen Durchsicht des gesammten Zeitungsinhalts, hatte er doch in der Nacht vorher trotz aller Müdigkeit nicht den gewohnten ruhigen Schlaf finden können. Aufgefallen war ihm bereits, daß das seiner Redaktionsarbeit gespendete Lob zum größeren Theil gerade von solchen Kollegen ausgegangen war, die der Verkehrs-Kontrolle II angehörten. Er erinnerte sich gleichzeitig, daß der Vorsteher dieser Kontrolabtheilung, welcher die ihm Untergebenen in der Regel als eine „quantité négligeable" zu behandeln pflegte, in den Kollegenkreisen wenig Sympathie hatte. Indessen hatte der jeden Mißklang im Leben ängstlich vermeidende Schenk mit diesem Abtheilungs-Vorsteher stets in kollegialer Weise verkehrt, und es war zu keiner Zeit auch nur die kleinste Spannung im dienstlichen und außerdienstlichen Verkehr zwischen Beiden eingetreten. Nun enthielt aber die Festzeitung u. A. folgende „Grabschrift":

Wenn du, o Wandrer, stehst an diesem Ort,
Betrachte still und ernst dies Trosteswort.
Der unter diesem Steine ruht,
Er war nicht fromm und auch nicht gut,
Fuhr dennoch aus dem Weltgetümmel
Schnurstracks gerade in den Himmel.
Ihn traf die Qual des Fegefeuers nicht!
Was glaubst du nun, was dieser arme Wicht
Auf Erden Großes hat gethan? —
Den Hut ab, Wandrer! an der Eisenbahn
Gedient hat er sehr lange Zeit,
Sein Tod beschloß die Thätigkeit!
Er, der in Arbeit suchte nur sein Heil,
Ihm ward stets Tadel, nie ein Lob zu Theil.
Ein Wunder gab es nicht dabei —
Er war Beamter — der Verkehrs-Kontrole II.

Sollten die dankspendenden Kollegen etwa gemeint haben, daß mit dieser harmlosen Grabschrift auf das fast feindselige Verhältniß des Vorstehers der Verkehrs-Kontrole II zu den ihm unterstellten Beamten angespielt worden sei und daß gerade dieser Vorgesetzte es wäre, der nur den Tadel, niemals aber Lob kenne und gegen den die Grabschrift nun tendenziös die Spitze kehre? Der grundgütige Rudolf Schenk sollte bald über Alles belehrt werden.

Die Thüre des Bureaus öffnet sich, auf der Schwelle erscheint der ergraute Bureaudiener.

„Der Herr Ober-Regierungsrath lassen sofort bitten!"

Wahrscheinlich wieder eine eilige Rücksprache, denkt Schenk und vertauscht schnell das gewohnte Arbeitskleid mit der untadelhaften Joppe, in deren Seitentasche zufällig noch diejenigen Exemplare älterer auswärtiger Festzeitungen stecken, aus denen mit Rück-

Digitized by Google

3. Der Nachweis fachlicher Befähigung für jede Funktion des Eisenbahndienstes, von der höchsten bis zur niedersten, ist unerläßlich.

4. Weise Diensteintheilung muß physische und moralische Leistungsfähigkeit aller Funktionäre auf ihrer Höhe halten.

5. Die moralische Tüchtigkeit ist durch leidenschaftslose Gesetzlichkeit, durchsichtige Gerechtigkeit und offenbare Uneigennützigkeit bei Behandlung des Personals festzuhalten.

6. Das Beispiel und der Vorgang der Vorgesetzten sind die kräftigsten Förderungsmittel derselben.

7. Dem Tauglich-Redlichen ist zu vertrauen, so lange er sich dessen nicht unwerth gezeigt hat; grundsätzliches Mißtrauen und die darauf basirten Kontrol- und Ueber-Kontrolsysteme sind Gift für die Eisenbahnmäßigkeit des Organismus.

8. Belohnungen und Strafen, Prämien und Pönalien (Bestrafungen) müssen sich stets in gerechter Wechselwirkung gegenüberstehen.

9. Die Dienstvorschriften dürfen eben so wenig das nutzlose Wagen begünstigen, als lähmend oder entmuthigend auf die Dienstübung wirken.

10. Bei Ermittelungen über Verschulden oder Nichtverschulden in Verunglückungsfällen ist, ohne jede persönliche Beeinflussung, unbeschadet der Strenge und Objektivität, mit echter Humanität vorzugehen.

11. Die Bestimmungen der Unterstützungs- und Pensionsregulative sind den Bedingungen gemäß zu gestalten, welche die Erscheinungen in den verschiedenen Branchen des Dienstes hierfür aufstellen.

12. Bei jeder Maßnahme für die Schulung des Personals ist im Auge zu behalten, daß der gute Geist in demselben das kräftigste Mittel zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes ist.

(Max Maria von Weber.)

Ueber Mißstände auf Reisen in Italien schreibt G. K. in „Stangen's Reise- und Verkehrs-Zeitung". An eine Reise nach Italien knüpfen sich immer große Erwartungen, und mit vielen Illusionen betritt man das vielgepriesene Land der Kunst. Unvergeßlich werden dem Touristen die großartigen Eindrücke bleiben, die er in diesem gesegneten Lande jenseits der Alpen von Natur und Kunst empfängt. Und trotzdem muß leider auf einige Uebelstände in Italien aufmerksam gemacht werden, die einer energischen Abhilfe bedürfen. Ein großer Unfug ist die Bettelei, die theilweise professionsmäßig und auf raffinirteste Weise betrieben wird. Diese Plage verdirbt dem Reisenden, der sich ungestört dem Genusse der Naturschönheiten und der Kunstschätze hingeben will, jede Freude, denn es ist nicht möglich, in Ruhe etwas zu besichtigen, ohne von bettelnden Gestalten umringt zu werden. In den Kirchen in der Nähe der Hotels, auf den öffentlichen Plätzen halten sich Krüppel aller Art auf, die sich förmlich an die Fersen des Reisenden heften und ihn mit ihren Bitten verfolgen. Ebenso wenig ist es möglich, Abends vor einem großen Restaurant etwas zu genießen, ohne angebettelt und von Verkäufern von Zeitungen, Streichhölzern, Ricordi-Photographien, Schmuckgegenständen ꝛc. belästigt zu werden. Zu beklagen ist, daß weder Wirthe noch Kellner in den meisten Fällen darauf achten, daß die Gäste von solchem Gesindel verschont bleiben, was doch entschieden in ihrem Interesse liegen würde, noch viel weniger scheint die Gensdarmerie diesem Unfug zu steuern. Der Fremde muß sich daher selbst helfen, indem er grundsätzlich nichts giebt und das aufdringliche Volk in derben Worten tüchtig abfertigt. Ferner soll man Gepäckstücke thunlichst nicht auf der Bahn direkt weiter befördern lassen, da es nicht selten geschieht, daß Koffer geöffnet und ihres Inhalts beraubt werden. (Das ist ein recht schlechtes Zeugniß, welches da den italienischen Bahnbeamten, leider mit Recht, ausgestellt wird. D. Schriftl.) Es ist daher rathsam, Gepäck durch einen Spediteur besorgen zu lassen. Im Interesse des Italien bereisenden Touristen soll noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die wenigen daselbst ausgegebenen Silberstücke gewöhnlich falsch oder außer Kurs sind; trotzdem werden sie sogar an öffentlichen Verkehrsstellen beim Wechseln herausgegeben, ohne Rücksicht darauf, daß man den Fremden dadurch betrügt. Unverschämt und aufdringlich sind auch die Droschkenkutscher, welche die Tarife nach Belieben ändern, für die geringste Erklärung einer Sehenswürdigkeit mehr fordern und, wenn sie nach Stundenberechnung fahren, absichtlich bummeln, nur um die Fahrzeit zu verlängern. Alle diese Uebelstände sind nicht dazu angethan, den Fremdenverkehr in Italien zu heben und zu fördern. Sehr gering sind in Italien, einem Lande, das ebenso, wie die Schweiz, hauptsächlich auf den Fremdenverkehr angewiesen ist, die Sprachkenntnisse. Wer des Italienischen unkundig ist, also nur deutsch, eventuell etwas französisch spricht, für den ist es eine Unmöglichkeit, ohne große Mühe Italien zu bereisen, da die Angestellten der öffentlichen Verkehrsanstalten, ebenso die Bediensteten der Museen und anderer Sehenswürdigkeiten meistens kein Wort der deutschen Sprache verstehen oder verstehen wollen. Und doch sind gerade die deutschen Besucher in Italien am zahlreichsten vertreten, bedeutend mehr als Franzosen und Engländer. Der Deutsche tritt im Auslande am bescheidensten auf, macht die wenigsten Ansprüche, zahlt am besten und kann daher verlangen, daß er in jeder Hinsicht größeres Entgegenkommen findet. Er sollte aber in erster Linie fester und bestimmter auftreten, wie dies z. B. der Engländer auf Reisen thut, und in seinen Ansprüchen nicht allzu bescheiden sein, denn nur dadurch können die gerügten Uebelstände in Italien, die sich für den Reisenden fühlbar machen, gehoben werden. Behörden und Wirthe mögen das Uebrige thun, den Fremdenverkehr zu fördern.

Deutsche und englische Kohle im Wettbewerb. Die Engländer haben in letzter Zeit zu ihrem großen Leidwesen gewahr werden müssen, daß ihrer Kohle durch das deutsche Produkt auf dem Weltmarkte eine erhebliche Konkurrenz erwachsen ist. Immer mehr gewinnt die westfälische Kohle im Auslande Boden, und die englischen Grubenbesitzer geben sich alle erdenkliche Mühe, gegen die deutschen Konkurrenten das Feld zu behaupten. In den holländischen Häfen hat in Folge der günstigeren Verkehrsbedingungen

---

sicht auf die spärlichen Beiträge der Kollegen bei Zusammenstellung der gestrigen Festzeitung Anleihen gemacht werden mußten.

In dem Zimmer des hohen Vorgesetzten steht neben des Letzteren Arbeitstisch kerzengerade der Vorsteher der Verkehrs-Kontrole II. Seine Augen rollen, Wuth spricht aus seinen Zügen; o, wenn er will, kann er furchtbar blicken.

— „Nun sagen Sie mal, lieber Schenk", begann der Ober-Regierungsrath mit schlecht verhehltem Lächeln, auf die vor ihm liegende Festzeitung hinweisend, „was haben Sie da mit Ihrer Zeitung angerichtet? Wie konnten Sie nur unsere Verkehrskontrole II so böse angreifen und ihren Vorsteher bloßstellen? Es wird bittere Klage über Sie geführt und — offen gesagt — schön kann ich es auch nicht finden, wenn Sie von den vielen Bureaux ein einziges herausgreifen und es mit ätzendem Spott überschütten!"

— „Ist mir ja nicht im Traum eingefallen, Herr Ober-Regierungsrath, irgend einem Beamten der Verkehrs-Kontrole II wehe zu thun! Ich begreife nicht, wie — —"

— „Nun, nun, hier steht's ja doch schwarz auf weiß! Wer hat denn eigentlich die Reime verbrochen?"

— „Zunächst möge mir gestattet sein, Herr Ober-Regierungsrath, darauf aufmerksam zu machen, daß in dem Gedicht mit keiner Silbe gesagt ist, gerade die hiesige Verkehrskontrole II sei diejenige, auf welche der meines Erachtens harmlose Scherz Anwendung zu finden habe. Dann aber kann ich auch zur Beruhigung Dessen, der sich vielleicht verletzt fühlt, erklären, daß der Verfasser des Poems weder unter den hiesigen Beamten noch überhaupt unter den Beamten unseres Direktions-Bezirks zu suchen ist!"

— „Das würde allerdings die ganze Sachlage ändern! Können Sie den Beweis der Wahrheit antreten?"

— „Nichts leichter, als das, Herr Ober-Regierungsrath!" versetzte erleichtert der Verklagte, indem er seiner Seitentasche die alten Zeitungen entnahm. Eine derselben auseinanderbreitend, nähert sich Schenk dem Arbeitstische. „Hier, bitte Herr Ober-Regierungsrath!"

— „Festzeitung zur Abendunterhaltung der Königl. Sächs. Staatsbahnbeamten, Bezirk Dresden, vom 1. März 1889" las der Ober-Regierungsrath laut den Titel.

— „Und nun, bitte, vergleichen Sie gütigst die darin stehende „Grabschrift" mit der in unserer Festzeitung stehenden, Sie werden vollständige Uebereinstimmung finden, nicht ein Buchstabe ist daran geändert worden. Uebrigens enthält die von mir redigirte Zeitung Vieles, was ältere Festzeitungen der Leipziger, Dresdener und Stuttgarter Kollegen gebracht haben."

Lachend erhob sich der Ober-Regierungsrath. „Nun, für mich ist die Sache jetzt abgethan und" — sich an den verblüfft dastehenden Ankläger wendend — „für Sie wohl auch! Adieu, meine Herren!"

Als Beide das Zimmer verlassen hatten, mußte Rudolf Schenk zu seinem Leidwesen erfahren, daß ihm zum ersten Mal in seinem Leben ein Feind erstanden war, der die Folgen seiner übereilten Anklage nicht zu verwinden vermochte. Schenk ist für seinen Kollegen im außerdienstlichen Leben hinfüro Luft geblieben und — dieser natürlich für ihn auch.

Digitized by Google

das deutsche Erzeugnis bisher stets die Oberhand gehabt. Die meisten Dampfer, welche hier bunkerten, nahmen deutsche Kohlen. Neuerdings hat sich nun in Newcastle ein Syndicat von Grubenbesitzern gebildet zum Zwecke der Errichtung von großen Kohlenlagern in Rotterdam und Amsterdam. Man hofft, daß namentlich die englischen Schiffe, die hier viel verkehren, dem englischen Erzeugniß den Vorzug geben werden und daß es somit gelingen möge, den deutschen Produkten den Rang abzulaufen. Hinter dem Syndicat steckt eine große anglo-amerikanische Gesellschaft, deren Schiffe regelmäßig den Hafen von Rotterdam anlaufen, und, wie es heißt, sollen sich auch verschiedene andere englische Dampferlinien ihrem Vorgehen angeschlossen und sich verpflichtet haben, den Bedarf für ihre Schiffe bei den englischen Unternehmen zu decken. Für den Seetransport nach den holländischen Häfen werden drei neue Dampfer gebaut. (Schiffs- und Seeh.-Korr.)

Das Schauspiel eines Bahnzusammenstoßes in den Vereinigten Staaten zur Belustigung blasirter Yankees ist das Neueste auf dem Gebiete der öffentlichen Schaustellungen. Verschiedene Sonderzüge hatten über 30 000 Personen nach Columbus in Ohio gebracht, und da pro Kopf für das „Vergnügen" 75 Cents gezahlt wurden, kam das unternehmende Syndicat nicht schlecht weg. Die zwei Züge setzten sich etwa sechs Kilometer von einander entfernt in Bewegung und fuhren zuerst einen Kilometer langsam; die Führer der zwei Maschinen rissen dann die Hebel weit zurück, um Volldampf einströmen zu lassen und sprangen ab. Nun erreichten die Züge bald eine Schnelligkeit von etwa achtzig Kilometer pro Stunde und trafen mit einem schrecklichen Krach gerade vor der Tribüne zusammen. Eine dumpfe Explosion folgte, und als sich Dampf und Rauchwolken verzogen hatten, sah man die Züge in einen Trümmerhaufen verwandelt.

Einige Winke für die Besucher des VI. Verbandstages.

Immer näher und näher rückt der Tag heran, der uns hoffentlich recht viele auswärtige Kollegen nach Berlin bringt, um zum ersten Male auf preußischem Boden ein Verbrüderungsfest der Eisenbahner zu feiern. Bei dem reichhaltigen Programm, welches für die Zeit vom 6.—9. August cr. festgesetzt ist, steigt wohl auch in Manchem die Frage auf, was das aber Alles kosten wird. Es sei einem Kenner von Berlin gestattet, einmal ein Rechenexempel aufzustellen, welches maßgebend sein dürfte, wenn man mit bescheidenen Verhältnissen vorlieb nimmt und den Rathschlägen der Berliner Kollegenschaft folgt.

6. August.	Festkarte für die ganzen Verbandstage einschließlich Dampferfahrt nach Potsdam	Mk. 2,50	
	Wohnung	„ 1,50	
	Abendbrod	„ —,60	
	Sonstige Ausgaben	„ 1,—	Mk. 5,60.
7. August.	Wohnung	Mk. 1,50	
	Mittagessen	„ 1,50	
	Abendessen	„ —,60	
	Eintritt zur Ausstellung	„ —,50	
	Stadtbahn, Hin- u. Rückfahrt	„ —,30	
	Sonderausgaben	„ 3,—	Mk. 7,40.
8. August.	Wohnung	Mk. 1,50	
	Mittagessen	„ 1,50	
	Abendessen	„ —,60	
	Besichtigung v. Panoramen rc.	„ 2,—	
	Omnibus-Rundfahrt	„ 1,—	
	Sonstige Ausgaben, Kommers und Ball	„ 5,—	Mk. 11,60.
9. August.	Wohnung	Mk. 1,50	
	Fahrt nach Spandau	„ —,20	
	Mittagessen in Potsdam	„ 2,50	
	Abendessen	„ 1,—	
	Rückfahrt nach Berlin	„ —,50	
	Sonstige Ausgaben	„ 3,—	Mk. 8,70.

Die meisten Sehenswürdigkeiten, über die den werthen Besuchern ein Verzeichniß in die Hand gegeben werden wird, sind unentgeltlich zu besichtigen.

Trotz der Ausstellung ist sonach der Aufenthalt in der Reichs-Hauptstadt nicht theurer, ja sogar billiger als in jeder anderen größeren Stadt. Scharr.

Briefkasten.

L. W. in M.-H. Mit Dank angenommen! — **R., Str.—b.** Sie kennen ja das schöne Lied: „'s war Einer, dem's zu Herzen ging und dem der Zopf so hinten hing, er wollt' es anders haben." Bei allen vorzüglichen Eigenschaften des betr. Herrn, ist es uns nicht möglich, den Ausdruck unserer Verwunderung über die große Naivetät, mit der er der Zeitungsfrage gegenübersteht, zurückzuhalten. Sie haben gut daran gethan, auf diese Sache nur soweit einzugehen, als es unbedingt nöthig war; die Zeitverhältnisse werden Ihnen Recht geben. — **G. in Mainz.** Die Uebernahmebedingungen der Privatbahn-Beamten in die Staatsverwaltungen sind allerdings nicht immer befriedigende gewesen; umsomehr sollten die Betheiligten darnach trachten, sich durch rechtzeitigen Anschluß an geeignete Vereine und durch geschickte Benutzung anständiger Blätter möglichst Vortheile zu sichern. — **Landesversammlung Ulm.** Herzlichen Dank und Gegengruß! — **St. in L.** Gern entsprechen wir Ihrem Wunsche. In nächster Nummer werden wir darauf zurückkommen. Ob Sie freilich genügend Anklang finden werden, ist bei der in dieser Hinsicht mehr und mehr hervortretenden Indolenz selbst gegenüber den sachlichsten Anregungen noch zweifelhaft. Hoffen wir das Beste! — **H. in Karlsr.** Wegen Raummangels mußten wir den Bericht kürzen. Auf die Dichtung Figlesthalers kommen wir bei anderer Gelegenheit zurück. Besten Gruß! — **R. in Sch.** Wir verweisen auf unsere Mittheilung in voriger Nummer, in welcher die Gründe mitgetheilt worden sind, aus denen die Ertheilung von Auskünften über dienstliche Verhältnisse im Briefkasten unterbleibt. Selbstredend sind Ausnahmen in zuverlässigen Fällen nicht ausgeschlossen. Verbindl. Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der durch ihre Fabrikate unter den Herren Verkehrsbeamten in allen Theilen Deutschlands bereits gut eingeführten Holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik **Joh. Kirking** in **Orsoy** bei, auf welchen wir hiermit unsere verehrlichen Leser noch besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin,** Kaiserhofstr. 2.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und **billiger** wie jede Kautions-Gesellschaft.

Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französische Str. 24.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Unentbehrlich

in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.

Sessel-Closet

ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.

Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.

Näheres siehe 3 Wochen vorher.

Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Fahrgeld-Kassierer

auf mittelgroßer, sehr schöner Station wünscht mit Kollegen in größ. Stadt mit Realgymnasium **zu tauschen.** Umzugskosten rc. würden vergütet. Werthe Off. unter **A. G. 30** an die Expedition ds. Bl. erbeten.

B. Becker in Seesen a. H. fabr. allein seit 1880 den anerkannt unübertroffenen **Holländ. Tabak.** Ein 10 Pfd.-Beutel fco. 8 Mk.

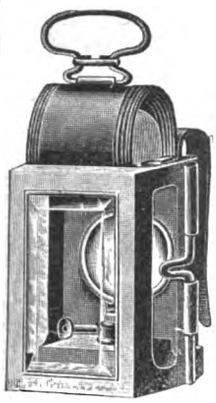
Für Sächsische Kollegen!

Zu verkaufen:

1 grüne Sammtmütze, 56 cm, fast neu. Extraqualität,
1 rothe Dienstmütze,
3 Uniform-Röcke 9. Kl. (1 ganz neu I. S.),
1 Uniform-Hut, 1 Extra-Degen, 1 Portepee } nur 1 Mal getragen,
Amtsblätter, Verkehrsblätter } gebunden, v. Jahre 1889 ab bis dato.
2 Paar fast neue Achselstücken,
Bär'sche Bücher Nr. 5, 6, 9, 10, 11, 12, 15 und 23, vollständig neu und unbenutzt.

Offerten unter **G. 10** an die Expedition der Verk.-Blätter erbeten.

Digitized by Google



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

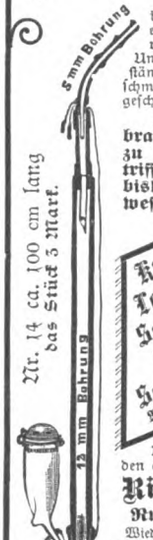
Ahr-Rotweine
empfehlen garant. rein pr. Ltr. v 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkellerei.

Solinger Messer u. Gabeln
No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Kautionen
für Staatsbeamte, sowie Darlehne auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

SANITÄTS-PFEIFE
Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1.— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabake das Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur das Gute bricht sich Bahn.
Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten in Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.
Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.90

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.
Monatschrift für das deutsche Elternhaus.
Begründet von Dr. Karl Pilz.
Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.
Das soeben erschienene Heft 6 hat folgenden fesselnden Inhalt: Zwei Gedichte von J. Sturm. — Julius Sturm †. — Erziehungsweisheit von der Gasse. — Weibliche Forschungsreisende. — Die Schillerherbergen des sächsischen Erzgebirges im Jahre 1895. — Erwägungen! — Wunderkinder. — Für die Kinderstube. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau.
Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.
Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh.

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

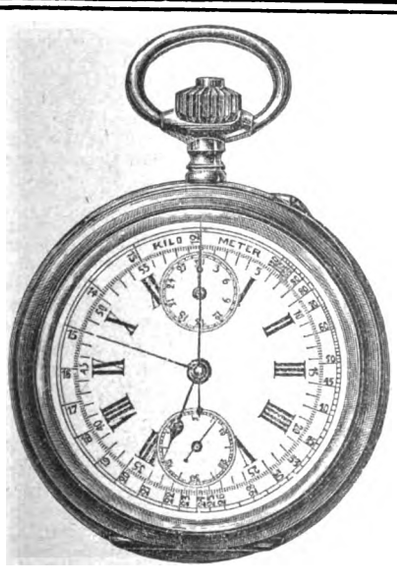
Wir empfehlen unser reich assortirtes **Cigarren-** und **Tabak-Lager**
Specialität:

pro Mille Mk. 60,—
Steinert & Pietrowicz
Lieferanten des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.
Berlin SW., Friedrichstr. 249.

Stations-Assistent II. Kl.
einer größeren Station im Voigtlande sucht mit Haltestellen-Aufseher zu tauschen, gleichviel nach welchem Bezirke. Gefl. Off. unter B. S. 30 an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Glafey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, erzielt bei größter Wohlfeilheit herrlichsten Glanz auf allen Metallen. Silb. Med.: Nürnberg 1882, Amsterdam 1883.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet



Die **Uhren-Fabrik** von
Albrecht Költzsch
Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.
betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:
Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „**Saxonia**"
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—
Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—
Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—
● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:
des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- und Silberwaren-Fabrik mit Elektromotoren-Betrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. Münzstr. 7.
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Bestellungen auf die vorzügliche kartographische Darstellung der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem Verzeichniß der Stationen und Haltestellen unter genauer Angabe der zuständigen Direktion von Dr. W. Koch und C. Opitz vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig, Dörrienstraße 3.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts-** und **Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit **50 Mk.**
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit **60 Mk.**
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

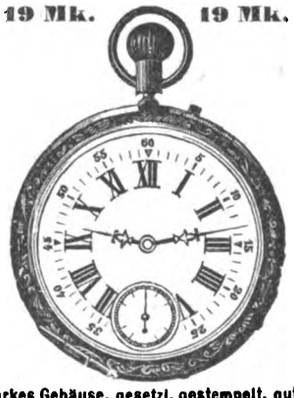
Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und **franco. Auf Wunsch** leichte Zahlungsbedingungen.
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

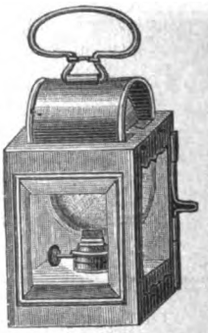
Weltberühmte **Geraer Kleiderstoffe**
für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.
Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.
Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**
Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Inhalt: Die Kautions-Bürgschafts-Genossenschaften der Schweizerischen Verkehrs-Beamten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Feuilleton: Sein einziger Feind. — Vermischtes.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 26. Leipzig, den 25. Juni 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Auf dem V. Verbandstage in Wien ist die Bildung eines Ausschusses für Rechtshilfs-Angelegenheiten beschlossen. Die Aufgabe dieses Ausschusses soll es sein, die allgemeinen einschlägigen Rechtsfragen zu behandeln, dabei soll er mit der Rechtshilfs-Abtheilung des Verbandes (des D. E.-V.-V.'s in Hannover), welche die speziellen Rechtsfälle zur Erledigung bringt, in Fühlung treten. — In den Ausschuß ist von jedem Verbands-Verein ein Mitglied zu wählen. Das ist geschehen, wie folgt:

1. Vom sächsischen Verein Herr Bahnhofs-Inspektor Freiherr v. Odeleben in Borsdorf; 2. vom Eisenbahn-Beamten-Verein in Darmstadt Herr Stationsassistent Weber in Darmstadt; 3. vom Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover Herr Stationsassistent Meyer in Herdecke-Vorhalle (Westfalen); 4. vom badischen Verein Herr Stationsverwalter Stigler in Gengenbach; 5. vom württembergischen Verein Herr Sekretär Bob, Reklamations-Bureau der Kgl. Württemb. Staats-Eisenb. in Stuttgart; 6. vom österreichischen Verein der Rechtsbeistand, Herr Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Sigmund Fröhlich in Wien VI, Mariahilfsstr. 117.

Der Ausschuß wählte die Herren v. Odeleben zum Vorsitzenden und Weber zum Referenten und Schriftführer.

Nachrichtlich
Weber, Schriftführer des Rechtshilfs-Ausschusses.

Verein der Reichs-Eisenbahnbeamten.

Der Vorstand des Bezirks-Vereins Straßburg i. E. hatte die Beamten der Reichs-Eisenbahnverwaltung in Elsaß-Lothringen und Wilhelm-Luxemburger Bahn zum 14. d. Mts. zu einer allgemeinen Versammlung behufs endgiltiger Beschlußfassung über die Bildung eines Reichs-Eisenbahnbeamten-Vereins in die Landeshauptstadt eingeladen.

Die Sitzung sollte um $1^1/_2$ Uhr Nm. in dem dem Verein überlassenen Lokal des Straßburger Männergesangvereins beginnen. Dadurch aber, daß die aus Metz entsandten Vertreter wegen der an demselben Tage in den Reichslanden stattfindenden Wahl der Gemeinderäthe erst um 12,35 Uhr N. eintreffen konnten, mußte das der Berathung vorhergehende gemeinschaftliche Mittagessen und die Berathung selbst in letzter Stunde verschoben werden, sodaß die Sitzung erst um 3 Uhr N. ihren Anfang nehmen konnte.

Zu der Versammlung waren Vertreter aus Mülhausen, Schlettstadt, Barr, Molsheim, Sulzbad, Romanswеiler, Maursmünster, Hagenau, Wanzenau, Arzweiler und Metz erschienen. An der Berathung betheiligten sich 16 auswärtige und 43 hiesige Kollegen, durch welche alle Beamtenklassen vertreten waren. Der Vorsitzende des Bezirks-Vereins Straßburg i. E., Herr Stationskassen-Rendant 1. Klasse Hörner, begrüßte die Versammlung im Namen des hiesigen Bezirks-Vereins. Er dankte für die rege Betheiligung und das der Sache hierdurch gewidmete Interesse und drückte den Wunsch aus, daß die heutigen Beschlußfassungen zum Heile für alle Reichs-Eisenbahnbeamten ausfallen mögen. Im Weiteren führte Herr Hörner aus, daß bereits vor Jahresfrist der Gedanke zur Bildung eines elsaß-lothringischen Landesvereins von einem Vertrauensmanne in Mülhausen i. E. bei dem hiesigen Bezirks-Verein angeregt, von diesem aber als noch zu verfrüht nicht sogleich unterstützt, sondern damals mit der Begründung zurückgehalten worden ist, daß vorläufig erst eine größere Anzahl Mitglieder geworben werden müsse. Wenn auch somit diese Anregung augenblicklich einen praktischen Erfolg nicht hatte, so war sie jedoch einmal gegeben und ist bei den diesseitigen Mitgliedern nicht mehr in Vergessenheit gekommen.

Als der hiesige Bezirks-Verein am 14. Dezember v. Js. sein erstes Stiftungsfest feierte, waren von seinen 130 Mitgliedern 80 erschienen, sodaß nur diejenigen gefehlt haben, welche unbedingt durch den Dienst abgehalten waren. Bei diesem Feste wurde von vielen Teilnehmern der Wunsch ausgesprochen, mit den übrigen Kollegen des Reichslandes in engere Fühlung zu treten und erging schließlich an den Vorstand die Aufforderung, die nöthigen Schritte in die Wege zu leiten; im Besonderen sollte die Gründung eines Landesvereins mit eigener Verwaltung ins Auge gefaßt werden. Dieser Aufforderung durfte sich der Vorstand nicht entziehen, und zwar um so weniger, als einige Zeit nach dem Feste viele Beamte erklärten, daß, wenn ein selbständiger Verein für Elsaß-Lothringen gebildet werden würde, sie diesem sofort beitreten würden. Man fühlte eben die Nothwendigkeit, gewisse Berufs- und Standes-Angelegenheiten der Reichs-Eisenbahn-Beamten, so z. B. in der Rechtshilfe, am besten von diesen selbst zu behandeln und zu pflegen.

Nachdem endlich auch die Geldmittelfrage zu einem befriedigenden Abschlusse gebracht worden war, wurde aus den vorangeführten Gründen der hiesige Bezirks-Vorstand mit der Ausarbeitung von „Satzungen für einen Reichs-Eisenbahn-Beamten-Verein in Elsaß-Lothringen und Luxemburg mit eigener Verwaltung" beauftragt.

Dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover gegenüber wurden die diesseitigen Bestrebungen in keiner Weise vorenthalten. Ueber dieselben wurde nicht nur in den Verkehrs-Blättern berichtet, sondern es wurde auch der Auszug aus dem Jahresbericht abschriftlich unter dem 19. Februar d Js. G. Z. 6 nach dort eingesandt. Der Schlußsatz dieses Auszuges, sowie des Jahresberichtes selbst haben unsere Ziele in klarer und bestimmter Form ausgedrückt. Hierzu sei bemerkt, daß die in den Verkehrs-Blättern erschienenen Nachrichten von dem diesseitigen Vorstande zur unveränderten Aufnahme eingesandt und von der Redaktion entsprechend, d. h. so, wie es der Vorstand gewünscht hat, aufgenommen worden sind.

Die Bildung eines Landesvereins ist der einzige Weg, um einen engeren Zusammenschluß zu erzielen. Wir hatten nicht von dem Bestehen aller anderen Ortsgruppen Kenntniß, auch waren hier nicht alle Vertrauensmänner und deren Stationsorte bekannt. Daß aber die hiesigen Kollegen das Richtige trafen, beweist, daß sich bis heute bereits 500 Mitglieder für den Landesverein angemeldet haben, ohne daß eine andere Agitation betrieben worden ist, als die Versendung der Satzungen und des Aufrufes.

Schließlich macht Herr Hörner noch darauf aufmerksam, daß vom Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein aus (s. Nr. 21 der Vereinsnachrichten) zur Bildung von Provinzial-Verbänden aufgefordert wird.

Zum zweiten Punkte der Tagesordnung übergehend, ersucht Herr Hörner, für die Verhandlungen ein besonderes Bureau zu bilden, in welches auf Vorschlag des Vorsitzenden des Metzer Vereins, Herrn Güterexpedienten Heppe, Herr Hörner als Vorsitzender, der Straßburger und der Metzer Schriftführer, die Herren Stationsassistenten Jaedel und Herbst, als Schriftführer berufen wurden.

Zunächst begrüßte Herr Heppe im Namen des Metzer Vereins die Versammlung und erklärte, daß die Metzer Kollegen bereit seien, mit den übrigen Kollegen an dem gemeinsamen Werke zu arbeiten, eine weitergehende Erklärung aber von dem Berichte ihrer Abgesandten abhängig machten. Herr Heppe erklärte ferner im Auftrage und Einverständniß mit den beiden weiteren Metzer Delegirten, den Herren Stationsassistent Herbst und Zugführer Haase, daß sie selbst dem Landesverein beitreten, daß aber alle ihre Einwendungen und Aeußerungen während der weiteren Verhandlung nur rein persönlicher Natur sein würden und weder im Auftrage des Metzer Vereins geschähen, noch dessen Ansicht verträten.

Gegen die Bildung eines Vereins der Reichs-Eisenbahn-Beamten wurden weder von den drei Metzer Abgesandten, noch von irgend einer anderen Seite Einwendungen erhoben. Um nun aber auch den Anschein zu vermeiden, als seien die auswärtigen Delegirten durch die hiesigen Kollegen überstimmt worden und gegen die Bildung des Vereins machtlos gewesen, schlug Herr Hörner

Digitized by Google

vor, die abzugebenden Stimmen eines jeden Bezirks nach Maßgabe der angemeldeten Mitglieder zu bemessen. Gegen diesen Vorschlag führte Herr Heppe aus, daß er die loyale Absicht durchaus nicht verkenne, dem Antrage aber aus den bereits angeführten Gründen nicht beipflichten könne, und beantragte, den anwesenden Abgeordneten gleiches Stimmrecht beizulegen, was auch zum Beschluß erhoben wurde.

Bei der nun vorgenommenen Abstimmung wurde die Bildung des Vereins einstimmig beschlossen.

Herr Schriftführer Jaebel machte hierauf folgende Mittheilungen über den augenblicklichen Stand der Bewegung für den Landesverein:

Auf die von dem hiesigen Bezirks-Verein versandten Aufrufe und Satzungen gingen bis heute 500 Beitrittserklärungen ein und zwar aus dem Bezirk Mülhausen 21, Colmar 36, Straßburg 301, Hagenau 95, Metz (ausschl. Metz selbst) 24 und Saargemünd 23 und vertheilen sich solche auf 1 Betriebskontroleur, 16 Stationsvorsteher, 26 Stationsaufseher, 134 Stationsassistenten und -Diätare, 8 Haltestellenaufseher, 67 Weichensteller, 21 Rangirmeister, 9 Wagenmeister, 14 Telegraphisten, 16 Lokomotivführer und Heizer, 31 Zugführer, 16 Packmeister, 19 Schaffner, 17 Bremser, 7 Stationsschreiber, 2 Portiers, 17 Güterexpedienten und Stationskassenrendanten, 14 Lademeister, 6 Bahnmeister, 43 Bahnwärter und Rottenführer, 2 Eisenbahnsekretäre, 2 Betriebssekretäre, 8 Bureauassistenten- und Diätare und 4 Kanzleibeamte.

Die Anmeldungen gingen von 76 verschiedenen Stationen aus. Ferner wurden mehrere, auf die Bildung des Vereins bezughabende Schreiben verlesen.

Nunmehr wurde zur Berathung der Satzungen geschritten. Dieselben wurden im Allgemeinen nach dem vorliegenden Entwurfe angenommen. Die wesentlichste Aenderung besteht darin, daß vom 1. Januar 1897 ab das Eintrittsgeld 2 Mark beträgt und die Hälfte desselben von dem gleichen Zeitpunkte ab in die Kasse des Landesvereins fließt. Die Durchberathung der Satzungen führte zu theilweise sehr lebhaften Debatten und nahm eine Zeit von 3 Stunden in Anspruch.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung wurde seitens des Vorsitzenden und mehrerer Mitglieder auf die Wichtigkeit der Vereinszeitung hingewiesen, da nur durch das Halten derselben die Kollegen auf dem Laufenden erhalten werden könnten. Empfohlen wurde, in den Ortsgruppen dahin zu wirken, daß je 4 Mitglieder auf ein Exemplar der Deutschen Verkehrs-Blätter abonniren.

Bei der nun folgenden Vorstandswahl wurden Herr Stationskassenrendant 1. Klasse Hörner als Vorsitzender, Herr Stationsassistent Jaebel als Schriftführer, Herr Stationsassistent Keil als Kassirer, die Herren Güterexpedient 1. Klasse Lindner, Stationsvorsteher Feuerriegel und Stationsassistent Ball als deren Stellvertreter und die Herren Zugführer Raeder und Wagenmeister Eidenweil als Beisitzer gewählt.

Hiermit war die Tagesordnung erledigt. Herr Hörner dankte den Anwesenden für die sachliche Mitwirkung bei der Erledigung der heutigen Tagesordnung, wünschte dem gegründeten Vereine besten Fortgang zum Wohle aller Reichs-Eisenbahn-Beamten und schloß die Sitzung um 8 Uhr Nm. mit einem auf Se. Majestät den Deutschen Kaiser, Wilhelm II., als den obersten Verkehrsleiter, jubelnd aufgenommenen dreifachen Hoch.

Der Vorsitzende. Hörner. — **Der Schriftführer.** Jaebel.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Damit in der Reihe der vielen und schönen Gedenkfeste, die Alldeutschland in verflossener Jubelperiode 1895/96 in erhebender und würdigster Weise begangen hat, auch die Eisenbahn, dieser mächtige Faktor im Kriege, nicht fehle, hatte die Eisenbahnabtheilung des Militär-Vereins Karlsruhe zusammen mit der Gedenkfeier an den Friedensschluß auch eine Erinnerungsfeier an die Leistungen der deutschen Eisenbahnen 1870/71 veranstaltet, welche am 16. Mai Abends in dem Colosseumssaale stattfand. Das Programm, das vom Herrn technischen Assistenten Bretschger, einem Meister in diesem Genre, in wirklich künstlerischer Weise entworfen worden war, und in seiner gediegenen Ausstattung ein wahres Gedenkblatt bildet, bestand aus 12 Nummern. Eingeleitet wurde die Feier nach einem Marsch mit einem von Herrn Expeditionsassistenten Hermann Figlesthaler verfaßten, von Herrn Betriebssekretär Häfner wirkungsvoll vorgetragenen Prolog.

In liebenswürdigster Weise hatten sich die sangeskundigen Herren Eisenbahnbeamten der zur Förderung vaterländischer Bestrebungen allezeit sangbereiten „Liederhalle", verstärkt durch einzelne opferwillige Freunde der Sache, dem Verein zur Verfügung gestellt. Sämmtliche Nummern, sowohl die Chöre als die Solovorträge, boten einen großartigen Kunstgenuß und ernteten bei dem äußerst dankbaren Publikum riesigen Applaus. Allen den Herren Sängern, Dichtern, Künstlern, sowie dem Herrn Musiklehrer Fischer von Ettlingen, der in liebenswürdigster Weise die Begleitung der Solovorträge übernommen hatte, sei für diese hochgeschätzte, wirksame, opferwillige Förderung unserer Bestrebungen auch an dieser Stelle der verbindlichste Dank ausgesprochen. Der Bedeutung des Tages gedachte Herr Prof. Müller in bekannter, nur dem Redner eigenen Meisterschaft. Die treffliche, durch lauten Beifall öfters unterbrochene Rede schloß mit einem Hoch auf Kaiser und Großherzog. Herr Stadtrath Glaser dankte in beredter Weise den Sängern und feierte in schwungvollen Worten das deutsche Vaterland. Den Trinkspruch auf die Leistungen der deutschen Eisenbahnen hatte Herr Betriebssekretär Häfner übernommen und entledigte sich dieses Auftrags in schneidiger Weise. Namens der Jünger des Flügelrades dankte derselbe dem Vorstand des Militärvereins, daß er die Erinnerungsfeier auf diese, wenn auch bescheidene Weise ermöglicht habe, sowie sämmtlichen Mitwirkenden, namentlich auch dem anwesenden Präsidenten der Liederhalle, Herrn Oberlandesgerichtsrath Rothweiler. Begeistert stimmte die Versammlung in das Hoch auf die wackern Eisenbahner, die vor 25 Jahren so vortrefflich das Eilgut nach Paris expedirt haben, und mächtig brauste die von Herrn Figlesthaler gedichtete Eisenbahnhymne — Gemeingut des deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenverbandes — durch den weiten Colosseumssaal. Zum Schlusse brachte Herr Betriebssekretär Eberle in markigen Worten ein Hoch auf den Altreichskanzler Bismarck aus, das mit ungeheurem Applaus aufgenommen wurde. Damit hatte die offizielle Feier ihr Ende erreicht. Schließlich sei noch erwähnt, daß Se. Exzellenz der Herr Eisenbahn-Minister von Brauer seinem Bedauern, wegen anderweitiger Abhaltung an der Teilnahme der Feier verhindert zu sein, in einem äußerst verbindlich gehaltenen, von dem anwesenden Eisenbahnpersonal mit dankbarer Begeisterung aufgenommenen Schreiben Ausdruck gegeben hat. So verlief auch diese Feier in schönster, würdigster Weise. Möge der Funke der dankbaren Verehrung gegenüber jenen wackeren Männern, die mit Einsetzung von Leib und Leben Deutschland diese herrliche Friedensfeier vor 25 Jahren auf blutiger Wahlstatt ermöglichten, in den Herzen der nachkommenden Generationen nie verlöschen, sondern immer mehr geschürt und entfacht werden! Dann Hurrah mit Gott für Fürst und Vaterland, für Kaiser und Reich!

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden dringend ersucht, die Beiträge der Vereinsmitglieder gefälligst pünktlich einziehen und an unsere Vereins-Hauptkasse, jetzt Kesselstraße 3, II, einsenden zu wollen.

Ueber jede dieser Zahlungen ist eine Nachweisung an uns einzureichen, aus welcher genau hervorgehen muß, wer bezahlt hat und wofür (Beiträge, Eintrittsgeld, Satzungen 2c.) diese Zahlungen geleistet sind.

Ohne diese Angaben können wir die Verbuchung dieser eingesandten Geldbeträge nicht vornehmen und die richtige Verbuchung liegt ja auch im Interesse der Herren Einzahler selbst.

Hannover, den 15. Juni 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

v. Aschoff, Direktor. — Wittrien, Bureau-Beamter und Kassirer.

Ortsgruppe Berlin.

Der in unserem Lieferantenbuch Seite 22 inserirte Kaufmann L. Meyer jr., Spezialgeschäft für Kindergarderobe, hat ein zweites Geschäft unter der Firma „L. Meyer jr., Inh. Else Meyer" in der Thurmstraße 15 (Moabit) eröffnet. Wir machen die geehrten Kollegen auf dieses Geschäft aufmerksam und bitten, die Firma in dem Lieferantenbuche nachtragen zu wollen.

Der Vorstands-Vorsitzende
Scharr.

Verein der Reichs-Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Straßburg, Elsaß.

Die **ordentliche Monats-Versammlung** findet am Freitag, den 3. Juli, Abends 8½ Uhr im Vereinslokal „Walhalla" statt. — Tagesordnung: 1. Bericht über die Verhandlungen der Landesversammlung vom 14. Juni. 2. Wahl der durch Bildung des Landesvereins erforderlich werdenden neuen Vorstandsmitglieder im Bezirksverein. — Regste Betheiligung erbeten.

Straßburg, den 25. Juni 1896. **Der Vorstand.**
Hörner.

Digitized by Google

Nr. 27. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 2. Juli 1896. München.

Preß-Ausschuß
des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Auf das zu Anfang vorigen Jahres in den „Deutschen Verkehrsblättern" erlassene Ausschreiben der Preisfrage:

> „Wie muß die Vorbildung und die dienstliche Ausbildung der Eisenbahnbeamten beschaffen sein, wenn sie den Anforderungen des heutigen Verkehrsdienstes gegenüber in möglichst vollem Maße für die gesammte mittlere nichttechnische Laufbahn (also für den äußeren und den Bureaudienst) genügen und ferner (falls dies erwünscht oder nothwendig erscheint) dazu befähigen soll, daß auch die höheren Verwaltungsbeamten aus den Reihen der mittleren Beamten mit hervorgehen?"

sind innerhalb der festgesetzten Frist elf um einen Preis konkurrirende Arbeiten eingegangen.

Das Preisgericht, bestehend aus den Herren

Eisenbahn-Sekretär Fischer-Chemnitz
Stations-Assistent C. Ed. Schmidt-Magdeburg
Bahnhofs-Verwalter 1. Kl. Keppler-Bietigheim
Revisor Sagebiel-Karlsruhe
} als Mitgliedern des provisorischen Preß-ausschusses

Ober-Ingenieur Peters-Karlsruhe
Inspektor Köhrer-Stuttgart und
Betriebs-Inspektor Wiechel-Chemnitz
} als weiteren Preisrichtern

denen als Gutachter die Herren

Bahnhofs-Inspektor Müller-Olbernhau und
Redakteur Rob. Krause-Leipzig

hinzutraten, hat einstimmig erkannt, daß keiner der eingereichten Arbeiten ein Preis verliehen werden könne; es hat aber für gerechtfertigt gefunden, vier Bewerbern, und zwar den Herren

Seidel, Bahnbeamter, Berlin N., Ackerstr. 29 II,
Günther **Hansen**, Eisenbahn-Assistent, Edenkoben (bair. Pfalz),
Franz **Schremmer**, Adjunkt der k. k. priv. Südbahn, Gloggnitz,
und
Richard **Le Mang**, Bahnhofs-Inspektor, Sebnitz (Sachsen)

für ihre durch gute Gedanken und besonderen Fleiß hervortretenden Leistungen **öffentliche Anerkennung** auszusprechen und eine **Geldauszeichnung** im Betrage von je 25 Mark zu bewilligen.

Namens des Preß-Ausschusses:

Chemnitz und Karlsruhe, den 25. und 27. Juni 1896.

Der Vorsitzende: Max Fischer, Eisenb.-Sekretär.
Der Referent: Sagebiel, Revisor.

Zur Reform des Fahrkartenwesens.

„Es erben sich Gesetz und Rechte
Wie eine ew'ge Krankheit fort" ꝛc.

So oft sich auch schon die Wahrheit dieses Goethewortes an den verschiedensten Dingen und Einrichtungen, soweit sie menschlichen Ursprunges sind, erwiesen hat, so wird sie, auf unserem Gebiete wenigstens, durch nichts besser illustrirt, als durch die Einrichtungen auf dem Gebiete des Fahrkartenwesens. Soviel nun gegen die Auswüchse und Zöpfe in der Behandlung der Fahrkarten geschrieben worden ist und soviel brauchbare neben allerdings unbrauchbaren Vorschlägen gemacht worden sind, so ist bis jetzt in Deutschland noch keinerlei ernstlicher Versuch gemacht worden, eine durchgreifende Neugestaltung herbeizuführen, und das nicht etwa, weil das Publikum für eine solche nicht zu begeistern wäre, sondern lediglich darum, weil unsere Eisenbahnverwaltungen den rechten Angriffspunkt — horribile dictu! — nicht zu finden vermögen; zeigt sich doch in unserem Fahrkartenwesen noch so recht das Abbild jener deutschen Zerrissenheit, über deren glückliche Beseitigung wir just in diesem Jahre das 25jährige Jubiläum gefeiert haben! Wohl werden alljährlich vereinzelte Zugeständnisse an das Reisebedürfniß und an die Erleichterung desselben gemacht, es ist aber nirgends zu bemerken, daß die Einheitlichkeit und die allgemeine Verbilligung dabei zielbewußt in's Auge gefaßt wäre. Und doch ist das so außerordentlich nothwendig, und doch wäre es nur die Erfüllung einer moralischen Pflicht, die unsere Bahnverwaltungen so bald als möglich zu erfüllen sich genöthigt sehen müßten, nachdem

Digitized by Google

sie fast ausnahmslos in die Hände des Staates gekommen sind. Wenn dagegen im preußischen Parlament z. B. vom Regierungstische ausgesagt wird, die Personentarifreform ist nicht so wichtig als die der Gütertarife, und wenn dann gleichwohl weder auf dem einen, noch auf dem anderen Gebiete ein Schritt vorwärts gethan wird, so heißt das denn doch den Ernst großer wirthschaftlicher Aufgaben des Staates kaum recht erfassen oder sich nicht der Ironie bewußt sein, die in solchen Einwendungen klar ersichtlich genug liegt.

„Säume nicht, dich zu erdreisten,
Wenn die Menge zaudernd schweift;
Alles kann der Edle leisten,
Der versteht und rasch ergreift."

Dieses Wort gilt für den Staatsmann und Wirthschaftspolitiker mehr als für jeden Anderen, und wenn wir heute in Ungarn sehen, wie die Regierung dieses Landes mit allem Geschick dem Eisenbahn-Tarif volle Wirkung verschafft hat, indem dort nicht nur eine einheitliche, sondern auch eine nach allen Richtungen hin billige Fahrpreisberechnung zur Einführung gelangte, so läßt sich darüber nur sagen, daß es die ungarischen Staatsmänner besser wie die in manchen anderen Ländern verstehen, das Eisenbahnwesen ihrem Lande ausgiebigst dienstbar zu machen. Der Einwand unserer Bureaukratie, daß Ungarn dessen mehr bedürftig sei als sonst ein Land, beruht auf einem bequemen Trugschluß, wie es deren ja leider so viele giebt. Die ungarische Verwaltung führte die Tarifreform (ob das Zonensystem oder irgend ein anderes System dabei berücksichtigt wird, das steht erst in zweiter Linie) ein, weil sie dieselbe als das geeigneteste Mittel zum wirthschaftlichen Aufschwunge ihres Landes erkannt hat. Daß aber Deutschland dieses Mittels nicht ebenso dringend bedürfte wie jedes andere Land, wird wohl nur der zu leugnen versuchen, der das Aufstreben anderer Nationen nicht kennt. Wer aber den Wettstreit der Nationen mit Verständniß beobachtet, der wird die beiden wichtigsten Grundlagen einer Existenz klar erkennen, und mit allen Kräften gefördert wissen wollen. Diese Grundlagen finden wir in einer wohldisciplinirten Armee für den Schutz des Friedens und den Krieg und in einem möglichst beweglichen, allen großen wirthschaftlichen Bedürfnissen voll entsprechenden Eisenbahnwesen. Fiskalische Interessen können dabei nur insoweit in Betracht kommen, als sie ernstlich beansprucht werden müßten. Daß dieses Letztere bei einer besonnenen Tarifreform für den Personen- wie für den Güterverkehr auf keinen Fall eintreten werde, sondern daß der Fiskus sogar direkten Gewinn haben wird, liegt für jeden Sehenden schon jetzt offen zu Tage und ist auch schon so oft nachgewiesen worden, daß man mit vollstem Rechte sagen kann, es kommt nur noch auf den guten Willen an, die Reform thatkräftig in Angriff zu nehmen.

Wie sehr eine Reform insbesondere unseres Fahrkartenwesens nothwendig ist, das hat wieder der letztvergangene Frankfurter Schaffnerprozeß auf das Offensichtlichste gezeigt. Einer der Vertheidiger traf den Nagel auf den Kopf, als er sagte: An der Korruption tragen die Einrichtungen der Eisenbahn selber Schuld; die Rückfahrkarten öffnen dem Schwindel Thür und Thor. Ein rheinisches Blatt sagt dazu: „Man mag so heiß als möglich wünschen, daß die Strafprozesse abschreckend wirken und unsichere Beamte auf den Pfad der Ehrlichkeit zurückführen, auf einen vollen Erfolg darf man doch nicht rechnen, so lange die verführerische Gelegenheit bestehen bleibt, die bekanntlich immer Diebe macht."

„Jede Eisenbahnkarte, die eine so lange Gültigkeitsdauer hat, daß sich Zeit findet zur zweifachen Fahrt und zum Verhandeln der Karte, wirkt verführerisch, wenn sie so in die Hände eines Beamten gelangt, daß ihre Nichtablieferung unentdeckt bleiben kann. Fahrscheinhefte, oder Saisonkarten von mehrwöchentlicher Gültigkeit reizen noch mehr zum Betruge, weil mit der Länge der Gebrauchszeit die Leichtigkeit der mehrmaligen Verwerthung steigt.

Wenn jetzt die Abnahme der Karten nicht mehr dem Schaffner, sondern dem Wächter am Ein- und Ausgange der gesperrten Bahntheile übertragen wird, so ist das kein Heilmittel.

Es giebt nur ein Mittel, von dem man sich etwas versprechen darf. Der Eisenbahnminister nimmt einen Stift à la Bismarck und macht einen dicken Strich durch das ganze Gewirre von Rückfahrt-, Rundreise-, Saison- ꝛc. ꝛc. Karten, sodaß nichts weiter bestehen bleibt, als die einfache Fahrkarte und das Abonnement (Zeitkarte). (Die letztere ist ungefährlich, weil sie dem Beamten nicht eher in die Hände fällt, als bis sie unbrauchbar geworden ist.)

Nur die einfache Fahrkarte? Ja, wo bleiben denn all' die schönen Preisermäßigungen? Dafür sorgt der zweite, integrirende Theil dieses radikalen Vorschlags zur Güte. Der Herr Minister soll zugleich für die einfache Karte eine möglichst große Preisermäßigung eintreten lassen.*)

Gegen die Verbilligung des Fahrens legt in Preußen bekanntlich der Finanzminister seinen gewichtigen Einspruch ein. Er will nichts verlieren und auch nicht einmal etwas riskiren. Nun stellt sich die Frage so: Wenn man künftig alle Leute auf einfache Karten zu demselben Preise fahren ließe, wie jetzt auf Rückfahrkarten, würde dann der Fiskus etwas einbüßen? Durchaus nicht. Die Rückfahrkarten sind ja überhaupt jetzt schon vorwiegend. Kommen die Mehrerträge der nicht sehr zahlreichen

*) Es sei hierbei an die vortrefflichen Vorschläge des Herrn Stations-Einnehmer Albertz-Berlin in Nr. 51/52 des vor. Jhrgs. der D. V.-Bl. erinnert. D. Schriftl.

4. Zusammenkunft der Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten.

Im Südwest in deutschen Landen
Liegt ein alter, schöner Ort,
Der in Leid- und Freudenbanden
Sich bewährt hat immerfort.

Also hieß es im Aufruf, in dem der Konstanzer Festausschuß der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbeamten die Kollegen der 5 Bodenseeuferstaaten auf den längsten Tag des Jahres einlud zu fröhlicher Vereinigung in der ehrwürdigen Constantia! Und in der That, Konstanz hat seinen alten Ruf als auserlesener Festort wieder voll und ganz bewährt. Herrlich stieg nach den Regenschauern des Samstag der Sonntag herauf; goldener Sonnenschein lag über dem blauen See, und dem Festausschuß, der mit sorgenvollem Antlitz dem Kommenden entgegensah, begann das Herz im Leibe zu lachen. Der Himmel war dem Feste gnädig, und so strömten denn die Gäste aus allen Richtungen der Windrose in hellen Scharen herbei. Schon am Samstag trafen Vorzügler ein. Das Gros aber stellte sich am Sonntag Vormittag zu Land und zu Wasser ein, die Badener und Schweizer mit der Bahn, die Würtemberger, Bayern und Oesterreicher auf einem österreichischen Extraschiff, das in schmucker Flaggengala prangte. Ein zahlreiches Publikum begrüßte die ankommenden Gäste, und Festausschuß und Festordner hatten alle Hände voll zu thun, um die vielen Hunderte fremder Berufsgenossen würdig zu empfangen und sicher zu geleiten. Aus der Schweiz stellten sich rund 120, aus Oesterreich 60, aus Bayern 200, aus Württemberg 150 und aus Baden 150 Verkehrsbeamte ein. Rechnet man dazu noch die 200 Konstanzer Kollegen, so ergiebt sich die stattliche Zahl von gegen 900 Vertretern der Bahn, der Post, der Telegraphie und des Zolls, welche sich hier ein Stelldichein gaben; da überdies zahlreiche Gäste Frau und Kind mitbrachten, so mag sich die ganze festliche Runde auf über 1500 Köpfe belaufen haben. Diese fanden sich zunächst von ½12 Uhr an zum musikalischen Frühschoppen im Engstler'schen Biergarten zusammen. Jedes Plätzchen war da rasch besetzt, und Mancher mußte sich mit einem Stehschoppen begnügen. Prächtig klangen die Weisen der Regimentsmusik durch den Garten, und jede Nummer wurde stürmisch beklatscht. Zuguterletzt gab noch ein bierfröhlicher Bajuvare eine lustige Geschichte des Frühschoppens seit Adams und Evas Zeiten zum Besten, worauf sich die Festversammlung unter kundiger Führung zum Mittagessen in die Gasthöfe der Stadt zerstreute. Nach erfolgter Magenstärkung kehrten die Verkehrsbeamten wieder nach dem Hafen zurück, um sich, nach Ländern gesondert, zum Festzug zu sammeln. Die Reihenfolge war Bayern, Oesterreich, Schweiz, Württemberg, Baden. Eine mächtige Menschenmenge bildete Spalier, als der Zug unter Vorantritt der Musik, sich durch die reichbeflaggten Hauptstraßen bewegte. Frische Lieder ertönten aus seiner Mitte; die Württemberger sangen ihr Lied vom „Eberhard im Bart" und die Badener Scheffels „Veit von Staffelstein". Von schöner Hand wurde den

Digitized by Google

einfachen Karten in Wegfall, so sind in Gegenrechnung zu stellen: 1) die Ersparnisse in der Verwaltung in Folge der Vereinfachung, 2) die Mehreinnahmen in Folge des Wegfalles der Durchstechereien, 3) die Zunahme des Verkehrs.

Der Verwaltungsapparat würde ganz bedeutend einfacher und billiger. Ueber die Hälfte sämmtlicher Billetsorten fiele mit einem Schlage fort; die Bureaus für Rundreisebillets und dergleichen mit ihren ganzen Schreiberkräften würden entbehrlich.

Nebenbei wäre dem Publikum viel Schweiß und Zeit erspart. Wer jetzt eine größere Reise thun will, muß erst ein förmliches Studium anstellen, auf welche von den zahlreichen Fahrweisen er am billigsten zum Ziele kommt. Wer sich auf diese eigenartige Wissenschaft nicht versteht, wendet sich erst an ein Bureau des „Zonentarif", wo man gewerbsmäßig die Schliche des billigen Fahrens aufspürt, oder an eine amtliche Auskunftsstelle, welche die Bahn auf ihre Kosten eingerichtet hat. Nach dieser „Ausbaldowerei" muß man oft noch einen vorherigen Gang zum Bahnschalter unternehmen, manchmal sogar eine schriftliche Eingabe fabriziren. Die ganzen kostspieligen Auskunfts-Einrichtungen und die zeitraubenden Vorarbeiten werden vollständig überflüssig, wenn nur noch die einfache Fahrkarte ausgegeben wird. Dann geht jeder Reiselustige ohne Weiteres zum Schalter, nennt Reiseziel und Wagenklasse und bekommt seine Karte zum einzig möglichen Preise.

Beim Verlassen des Zuges am Bestimmungsorte wird die Karte abgegeben; sie ist durch den Stempel, der Datum und Zug angibt, unbrauchbar zur abermaligen Benutzung geworden. Der Schwindel ist dann unmöglich; wenigstens müßte ein höchst raffinirter und umständlicher Fälschungs-Apparat in Gang gesetzt werden, um solche Karten zur Täuschung der Revisoren abermals zu verwerthen."

Wir haben dem nichts weiter hinzuzufügen. Höchstens könnten wir noch über die Höhe des Fahrpreises der Zukunft noch etwas sagen, aber man kann das ruhig dem Ermessen der Verwaltungen bez. der Regierung selbst überlassen. Daß derselbe so niedrig sein muß, daß alle Versuche, wieder Ausnahmetarife einzuführen, an sich selbst zu Schanden werden, gilt als selbstverständlich; der Preis wird aber auch dann noch ein solcher sein können, daß die Verwaltungen nicht allein auf die Kosten kommen, sondern womöglich noch höhere Reinerträgnisse erzielen als bisher. —s.—

Prüfungswesen.

Sachsen. (Eingesandt). Nach § 4 Punkt 7 der Prüfungs-Ordnung für Beamte der Staatseisenbahnverwaltung vom 4. Nov. 1893 blieb es der Generaldirektion der Staatseisenbahn bis auf Weiteres überlassen, die Prüfung der Stations-Assistenten und Aufseher 2. Klasse durch diese Prüfungskommission jeder Betriebs-Oberinspektion vornehmen zu lassen.

Diese Bestimmung ist nunmehr aufgehoben worden, und die Anwärter für solche Stellen haben sich der Prüfung vor einer Kommission bei der Generaldirektion zu unterziehen.

Dieses Zukommen auf den normalen Zustand ist von größter Wichtigkeit und verdient, in den betheiligten Kreisen mit Freude aufgenommen zu werden; denn während jetzt jede Betriebs-Oberinspektion in der Regel eine neue Prüfung erst vornehmen ließ, nachdem sich die zuzulassende Anzahl von Bewerbern (5—6) aus ihrem Bezirke dazu gemeldet hatte, werden diese Prüfungen in Zukunft, da sie in ganz Sachsen nicht mehr vor sechs Prüfungskommissionen, sondern nur vor einer solchen abgelegt werden, in kürzeren Zwischenpausen auf einander folgen können. Vielleicht läßt sich mit dieser Neuerung ein Verfahren verbinden, welches gewiß auch nicht bedeutungslos ist und daher den Gegenstand der folgenden Zeilen bilden soll. Es ist nicht angenehm für solche Expeditions-Hilfsarbeiter, welche die Prüfung zum Stations-Assistenten bestanden haben, wenn sie trotz guter Empfehlung nach der Prüfung noch längere Zeit (bis zu einem halben Jahre) auf ihre Anstellung warten müssen, weil augenblicklich keine Stellen vakant sind. Da das Prüfungsverfahren nun so vereinfacht ist, läßt es sich doch mit Leichtigkeit ermöglichen, eine jede der gedachten Prüfungen nicht eher vorzunehmen, als bis genug Stellen frei sind, in welche die Stellenanwärter mit dem Tage einrücken, an dem sie die Prüfung bestanden haben. Ein nicht gut empfohlener Bewerber kann ja von der Zulassung zur Prüfung so lange ausgeschlossen werden, bis er in seinen Leistungen befriedigt (?). Dieses Verfahren hätte natürlich zur Folge, daß es auch bei den Prüfungen zu anderen Beamtenklassen, welche vor einer Kommission bei der Generaldirektion abzulegen sind, ebenfalls gehandhabt werden müßte. Dieser Ausdehnung der Neuerung dürften aber auch keinerlei Bedenken entgegenstehen. Man wird dadurch erreichen, daß die zu Prüfenden in der Lage sind, die Zeit vor der Prüfung besserer Vorbereitung zu widmen, um des Erfolges dann desto sicherer zu sein.

Bei dieser Gelegenheit soll noch auf eine Thatsache hingewiesen werden, welche auch der Verbesserung bedarf. Man hat Gelegenheit gehabt, die Beobachtung zu machen, daß es für die Anstellung von Expeditionshilfsarbeitern als Stations-Assistenten oder Aufseher 2. Kl. günstige und ungünstige Zeiten giebt. Die günstigen allen naturgemäß mit dem Inkrafttreten eines neuen Etats zusammen, da die durch denselben vermehrten Stellen soweit Anwärter vorhanden sind, sofort besetzt werden. Wer nun aber das Glück nicht hat, mit seiner Prüfung in eine solche Periode des Etatswechsels zu fallen, wer vielmehr die Prüfung im zweiten Jahre einer Finanzperiode ablegt, der wird wegen Mangels an offenen Stellen nicht sofort angestellt werden können. Vielleicht läßt sich auch in dieser Beziehung ein Ausgleich vornehmen, damit sich hinfüro Niemand mehr benachtheiligt sehen kann.

Baden. (Fragen aus der Assistenten-Prüfung.) 2. Abtheilung. A. Deutsche Reichs- u. badische Staatsverfassung. Organisation der bad. Eisenbahnver-

---

stammen Verkehrsbeamten manch duftiger Blumengruß beim Marsche durch die Stadt zugeworfen, und so kam derselbe, schön geziert mit Rosen und Vergißmeinnicht, am Konziliumsgebäude an, wo das Festbankett stattfinden sollte. Sehr hübsch war der gewaltige, bildergeschmückte Saal dekorirt. In den Ecken hoben sich aus Lorbeerhainen die Büsten von Kaiser und Großherzog, und an der Mittelwand lugten aus einem Wald von Fahnen die Embleme unserer Eisenbahner und Stephansjünger, eine Signalstange und ein Posthorn hervor. Eine lange Tafel nahm die Ehrengäste ein; es waren da die Spitzen der staatlichen und städtischen Behörden sowie die Vertreter einer Reihe von Körperschaften, welche mit dem Verkehr und seinen Organen in Fühlung stehen, des bad. Eisenbahnraths, der Handelskammer des Gewerbevereins, des Kur- und Verkehrsvereins u. s. w. Die übrigen Festgäste füllten rasch den weiten Raum bis in das letzte Winkelchen, und gegen 4 Uhr schmetterte die Regimentsmusik den Eröffnungsmarsch durch den menschenvollen Saal. Nach Webers Jubelouverture bestieg der verdiente Präsident des Festausschusses Herr Betriebs-Assistent Meister die Rednertribüne um die große Festversammung zu begrüßen. Er führte etwa aus:

Frei von dem verantwortungsvollen Dienst, wollen wir hier ein paar Stunden in regem Gedankenaustausch und herzlichem Verkehr verbringen. Ein gemeinsames ideales Streben vereinigt uns Alle; dieses nach außen in die Erscheinung treten zu lassen und in uns selbst das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu stärken — das ist der Zweck unserer heutigen Vereinigung. Mögen unsere Gäste was wir bieten, nehmen, wie wir es bieten — von ganzem Herzen. Bester Dank gebührt den Kollegen von Nah und Fern, die uns so kräftig zur Seite standen und so zahlreich erschienen, und den Vertretern der Staatsbehörden und der Oberbehörden der Bahn, der Post, der Telegraphie und der Zollverwaltung, welche durch ihre Anwesenheit ihre Sympathien für unsere Bestrebungen bezeugen. Besonders aber sei gedankt dem Stadtrath und dem Herrn Oberbürgermeister von Konstanz, welche uns diesen prächtigen Saal zu unserer Verbrüderungsfeier überlassen haben. Möge durch das heutige festliche Zusammensein unser aller Berufsfreudigkeit gestärkt werden und stets in unseren Reihen der Wahlspruch gelten: Freie Bahn und sicheres Gleis!

Lebhafter Beifall folgte der warmen Begrüßungsansprache. Nachher erhob sich Herr Postassistent Wunderlich von Konstanz zu einem kurzen Toast auf Kaiser und Großherzog. Die Festversammlung stimmte in das Hoch lebhaft ein und sang stehend das „Heil Dir im Siegerkranz". Namens der württ. Verkehrsbeamten entbot Herr Bahninspektor Kreiß aus Friedrichshafen ein herzliches „Grüß Gott" aus Schwaben und hob den idealen Zweck des heutigen Zusammenseins hervor. Hier sollen neue Freundschaftsbande geknüpft und so auch die dienstlichen Beziehungen milder gestaltet werden. Das Hoch des Redners galt den badischen Kollegen, sowie der Stadt Konstanz und ihrer Vertretung. In beredten, wirkungsvollen Worten feierte Herr Oberpostverwalter Kober aus Bregenz die Bedeutung des Standes der Verkehrsbeamten. Ihre Arbeit sei international und gelte dem Weltziel, der Verbindung der Völker und der Verbreitung der Kultur. Freilich gelte für ihren Beruf: Per aspera ad astra, rauh sei oft der Dienst aber er führe doch zu den Sternen, zum Wohle Aller. Das Ideal des

Digitized by Google

waltung. Verhältniß zur Reichspost-, Militär-, Zollverwaltung. Handelsrecht, Betriebs- und Verkehrsordnung.

1. Welches sind die hauptsächlichsten verfassungsmäßigen Funktionen des Bundesraths und des Reichstages?

2. Auf welche Personen im Dienste der badischen Eisenbahnverwaltung findet das Krankenversicherungsgesetz Anwendung? Was ist bestimmt über die Beiträge zur Betriebskrankenkasse?

3. Welches ist die gegenwärtige Organisation des Bezirksdienstes der badischen Eisenbahnverwaltung und welches sind die wichtigsten Obliegenheiten der einzelnen Bezirksstellen?

4. Welches sind die wesentlichsten Verpflichtungen der Eisenbahn gegenüber der Zollverwaltung?

5. Was versteht man unter Verjährung? Was bestimmt das Handelsgesetzbuch über die Verjährung von Forderungen gegen den Frachtführer und speziell gegen die Eisenbahn?

6. Welches sind nach der Verkehrsordnung die Voraussetzungen der Haftung für Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern? Welche Beschränkungen der Haftung sind zugelassen?

7. Was bestimmt die Verkehrsordnung über die Berechtigung des Empfängers zum Eintritt in den Frachtvertrag nach ihrem Beginn, ihren Voraussetzungen und ihrem Umfang?

8. Welches sind die wichtigsten Obliegenheiten und Befugnisse der Bahnpolizeibeamten?

B. Kassen- und Rechnungswesen.

1. Aus welchen einzelnen Kassen setzt sich der Dienst der Eisenbahnhauptkassenverrechnung zusammen?

In welcher Weise gliedern sich die Ausgaben der eigentlichen Eisenbahn-Betriebsrechnung und zwar:

1. in der Hauptrichtung (äußere Natur des Aufwandes) nach Abtheilungen und Titeln?
2. in der Seitenrichtung nach Dienstzweigen?

Welche Bedeutung hat bei den Stationskassen das Belastungsbuch?

Wie ist insbesondere der Belastungsbuch-Auszug einer Stationskasse aufzustellen und welche Vorschriften bestehen über dessen Einsendung an die Eisenbahnhauptkasse und die weitere Behandlung desselben?

2. Wie geschieht der Vollzug von Zahlungen durch Stationskassen im Allgemeinen und wie, wenn der Empfänger hierzu nicht selbst auf dem Amtslokal zu erscheinen im Stande oder verpflichtet ist oder nicht am Orte wohnt, wo die Kasse ihren Sitz hat?

Wie ist bei Auszahlung von Löhnen und in Verzeichnissen zusammengestellten Kostenzetteln im Interesse der Erhaltung steter Uebereinstimmung des Kassenbestandes mit dem Kassentagebuch zu verfahren?

3. Welche Vorschriften bestehen über die Beantwortung der Abhörbemerkungen zu den Personenverkehrsrechnungen, die Ertheilung und den Vollzug der Bescheide darüber?

4. Was ist hinsichtlich der Führung und des täglichen Abschlusses der Güterschalterkontrole, insbesondere auch der Behandlung der sich hierbei etwa ergebenden Differenzen bestimmt?

(Fortsetzung folgt.)

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Grundsätze für die Reise- und Umzugskosten. Die nach den Staatsministerialbeschlüssen vom 13. Mai 1884 und 17. April 1889 in der preußischen Staatsverwaltung zur Anwendung gelangenden Grundsätze für die Berechnung der Reise- und Umzugskosten werden hierdurch folgendermaßen ergänzt.

1. Dienstreisen sind, sofern die Zahl der Reisetage dadurch beeinflußt werden sollte und wenn nicht besonders dienstliche — eventuell in der Liquidation kurz zu erläuternde — Umstände oder die fahrplanmäßige Abfahrtszeit der Eisenbahnzüge oder Dampfschiffe ein Anderes bedingen, in den Morgenstunden, d. h. in den Monaten April bis September von 6 Uhr und in den Monaten Oktober bis März von 7 Uhr ab anzutreten.

Bei Benutzung von Eisenbahnen, Dampfschiffen oder Postverbindungen, ist als Zeitpunkt des Antritts der fahrplanmäßige Abgang der Züge u. s. w. anzusehen.

2. Soweit die vorhandenen Verkehrsmittrel es ermöglichen, sind Dienstreisen ohne andere als die zur Erledigung der Dienstgeschäfte erforderlichen Unterbrechungen zurückzulegen.

Unterbrechungen behufs Uebernachtens sind bei Reisen, deren Zweck eine außergewöhnliche Beschleunigung nicht bedingt, unter der Voraussetzung durchgehender Züge im Allgemeinen erst nach Zurücklegung einer Eisenbahnstrecke von 500 Kilometer gestattet. Für Reisen auf Landwegen ermäßigt sich diese Entfernung unter normalen Verhältnissen auf 112½ Kilometer und für Reisen auf Dampfschiffen auf 375 Kilometer.

Unterbrechungen, welche durch Krankheit oder andere besondere Umstände nothwendig werden und auf die Zahl der Reise- und Aufenthaltstage von Einfluß sind, müssen erläutert werden.

3. Beamte, welche für die mittels der Eisenbahn zurückzulegenden Dienstreisen an Fuhrkosten 0,10 Mark oder mehr für das Kilometer zu banspruchen haben, sind zur Benutzung von Schnell- und Durchgangs- (D-)Zügen verpflichtet, wenn dadurch eine Abkürzung der Reisedauer ermöglicht wird oder Unterbrechungen der Reise vermieden werden.

4. Die Weiter- bezw. Rückreise, namentlich bei kürzeren Touren, ist — von denjenigen Beamten, welche für Reisen auf Landwegen 0,60 Mark für das Kilometer als Fuhrkosten erhalten, unter Umständen selbst mit Benutzung von Extrapost — nach beendetem Dienstgeschäft möglichst noch an demselben Tage anzutreten.

Haben die Dienstgeschäfte bezw. die Hinreise und die Dienstgeschäfte 7 Stunden und darüber in Anspruch genommen, so werden unter kürzeren Touren solche Entfernungen verstanden, welche mit der Post, der Eisenbahn oder dem Dampfschiff in höchstens 2 Stunden zurückgelegt werden können.

5. Die Berechnung der Reisekosten erfolgt ohne Rücksicht darauf, welchen Weg der Reisende thatsächlich eingeschlagen und welches Beförderungsmittel er benutzt hat, nach demjenigen Wege, welcher sich für die Staatskasse als der mindestkostspielige darstellt und nach dem Zweck der Reise und den Umständen des besonderen Falls von dem Beamten auch wirklich hätte benutzt werden können.

Verkehrsbeamten müsse die treue Arbeit sein die nicht nach äußerer Anerkennung geizt, sondern in sich selbst ihre Befriedigung findet. Leichter aber werde der Weg zu diesem Ideal wenn alle den Wahlspruch des Kaisers Franz Joseph beherzigen: Viribus unitis! (Mit vereinter Kraft!) Begeistert brach nach dieser Rede alles in Beifallsrufe aus und stimmte die österr. Nationalhymne „Gott erhalte Franz den Kaiser" an. Herr Oberexpeditor Pentele aus Lindau wies darauf hin, wie in dem Raume wo vor Jahrhunderten über das Schicksal von Ländern und Völkern gestritten wurde, sich heute ein kleines Heer von Berufsgenossen aus 5 Staaten in Frieden und Einigkeit zusammenfinde und forderte schließlich seine bayerischen Kollegen zum Hoch auf die badischen Kollegen auf. Die freundschaftlichen Grüße des Vereins bayrischer Verkehrsbeamten, der 7000 Mitglieder zählt, überbrachte Herr Expeditor Rheude aus Lindau. Er pries die Schönheiten der Stadt Konstanz und des schwäbischen Meeres und schloß mit einem Toast auf die Kollegialität und Kameradschaft unter den Verkehrsbeamten. Namens der Schweiz. Bahnbeamten sprach Herr Expeditor Brugger aus Romanshorn. Er rühmte den begeisternden Empfang auf deutschnachbarlichem Boden und streifte die jüngste Bewegung unter den Eisenbahnern der Schweiz, um daran eine Mahnung zur Solidarität unter den Berufsgenossen zu schließen. Bei der nächsten Zusammenkunft auf Schweizer Boden würde die Aufnahme der deutschen Kollegen ebenso herzlich und aufrichtig, wenn auch wohl nicht so großartig sein, wie in Konstanz. Das Hoch des Redners auf die Konstanzer Gastfreundschaft und die deutschen Kollegen fand bei den Schweizer Festgästen ein brausendes Echo. Humorvoll war die Rede des Herrn Telegraphenbeamten Engeli aus St. Gallen, der die eidgenöss. Post- und Telegraphenbeamten vertrat. Viele Verkehrsbeamte, so begann er, kennen sich vorher nur dem Namenszug nach; beim geselligen Zusammenkommen merke man aber, daß dahinter ein gemüthlicher, sympathischer Mensch stehe. Den Konstanzer Kollegen gebühre die wärmste Anerkennung für das schöne Arrangement des Festes; zum Zeichen des Dankes hätten die Schweizer denselben einen mächtigen Alpenrosenstrauß gewidmet. Leider fehle vielen Berufsgenossen noch die Lust am Reisen und die Freude an den Naturschönheiten, zumal am Ende des Monats; es wäre darum unseren Besoldungsgesetzen ein § zu wünschen, der fördernd auf den Besuch solcher Zusammenkünfte, wie der heutigen, wirke. Nach der Rede des Herrn Engeli intonirte die Musik „Hoch, mein Schweizerland!", worauf Herr Betriebssekretär Häfner aus Karlsruhe die Versammlung im Namen der badischen Kollegen begrüßte. In launigen Worten, die oft von Beifall unterbrochen wurden, beleuchtete er die Bedeutung der Verkehrsbeamten, deren Bewußtsein sich unter diesen, wie bei den Oberbehörden und im Publikum immer mehr Bahn breche. Nun war der reiche Strom der Reden zu Ende. Gerne hätte Herr Oberbürgermeister Weber die Festversammlung im Namen der Stadt Konstanz begrüßt, aber bei dem Andrang auswärtiger Redner verzichtete er darauf. Welche Sympathieen die Verkehrsbeamten hier genießen, hat auch ohne Worte der ganze Verlauf des schönen Festes erwiesen. So wies Herr Exepditor Rheude gegen den

Digitized by Google

6. Ausnahmen von vorstehenden Bestimmungen (1—5) können nach der Entscheidung der die Richtigkeit der Reisekostenliquidationen bescheinigenden Beamten dann zugelassen werden, wenn die Anwendung derselben zu besonderen Härten führen würde.

Königliches Staatsministerium.

Fürst zu Hohenlohe. v. Boetticher. Frhr. v. Berlepsch.
Miquel. Thielen. Bosse.
Bronsart v. Schellendorff. v. Köller. Frhr. v. Marschall.
Frhr. v. Hammerstein. Schönstedt.

Personalnachrichten.*)

Auf eine vierzigjährige verdienstvolle Amtsthätigkeit blickt der K. Preußische Güter-Expeditionsvorsteher, Herr Pohley vom Berliner Bahnhof in Leipzig zurück. Der Jubilar erfreut sich in den Kreisen seiner Kollegen und seiner Untergebenen großer Werthschätzung und Beliebtheit und dementsprechend wurde er von den verschiedensten Seiten auf das Herzlichste beglückwünscht. Möge es ihm vergönnt sein, das fünfzigjährige Jubiläum in derselben Rüstigkeit zu feiern, in der er sich jetzt befindet. —b.—

*) Nachrichten über 50jährige Dienstjubiläen, Todesfälle verdienter Beamten und sonstige bemerkenswerthe Vorgänge aus dem Beamtenleben sind stets erwünscht. D. Schriftl.

Vermischtes.

50jähriges Jubiläum des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. An der Stätte der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Berlin, findet gegenwärtig wieder eine Versammlung statt, der es zugleich vergönnt ist, das 50jährige erfolg- und ruhmreiche Bestehen des Vereins festlich zu begehen. Die Einrichtungen des Vereins sind in der Eisenbahnwelt bekannt. Derselbe umfaßt gegenwärtig alle deutschen, österreichischen und ungarischen Bahnen, ferner vier niederländische, drei belgische Bahnen, die luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn, die rumänischen Staatsbahnen und die Warschau-Wiener Eisenbahn mit einem Gesammtumfange von rund 81000 Kilometer. Der wichtigste Zweck dieser mächtigen Vereinigung lautet nach den Satzungen: „Durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern." Daß der Verein sein vorgestecktes Ziel in seinem halbhundertjährigen Bestehen erreicht hat, beweist der gegenwärtige Stand der genannten Bahnen. Die zahlreichen Einrichtungen, welche in dieser Zeit getroffen wurden, bezweckten ausschließlich die Erleichterung des Verkehrs. Im Jahre 1837 wurde nach dem Vorgange in Preußen die Normalspur von 1,435 Meter angenommen. Die erste Technikerversammlung im Jahre 1850 schuf die Normen für das Gebiet der Eisenbahntechnik durch Festsetzung von Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands. Im Jahr 1876, nachdem sich das Bedürfniß nach einfacheren Normen für den Bau und Betrieb gewisser Bahnen geltend gemacht hatte, wurden die Grundzüge für den Bau und Betrieb der Sekundärbahnen festgestellt. — Auf wirthschaftlichem und rechtlichem Gebiete ist die großartigste Leistung des Vereins der Erlaß des Betriebsreglements für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr. Besonders hinsichtlich des Personenverkehrs hat sich der Verein große Verdienste erworben, durch einheitliche Gestaltung der Fahrpläne, durch Einrichtung einer einheitlichen Eisenbahnzeit und durch die Einführung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte u. s. w. Mögen die Berathungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch in Zukunft von demselben Erfolge begleitet sein, wie in den ersten 50 Jahren!

Zur Feststellung einer Eisenbahn-Beförderungs-Ordnung für Friedens- und Kriegszeiten ist in München ein Ausschuß zusammengetreten, dem Vertreter aller deutschen Eisenbahnen, des Reichs-Eisenbahnamts, des Reichspostamts, des Reichsmarineamts und Offiziere des preußischen und bayerischen Generalstabs angehören. Hierzu wird der „Rhein.-Westf. Ztg." geschrieben: „Die außerordentliche Bedeutung eines in allen Einzelheiten geregelten Eisenbahnbeförderungsplanes für die nächste Mobilmachung braucht nicht erst besonders auseinandergesetzt zu werden. Sie ist allseitig so anerkannt, daß darüber nirgends ein Zweifel bestehen kann. Die Grundzüge dieser Ordnung stehen längst fest und erfahren im Ganzen wenige Abänderungen. Aber von Zeit zu Zeit müssen die einzelnen Bestimmungen einer erneuten Prüfung unterzogen und den etwa veränderten Verhältnissen und Bedürfnissen angepaßt werden. Seit einigen Jahren wird dieser Plan bei der Hin- und Rückbeförderung der Manövertruppen einer praktischen Prüfung auf seine Zweckmäßigkeit und Richtigkeit unterzogen. Das wird auch bei den bevorstehenden Kaisermanövern zwischen Görlitz und Bautzen der Fall sein. Es kommt dabei auf die völlige kriegsmäßige Durchführung von Eisenbahn-Massenbeförderungen an. Um die volle Leistungsfähigkeit der schlesisch-sächsischen Bahnen zu erproben, wird der übrige Eisenbahnverkehr zeitweise zum Theil ganz eingestellt werden, wenigstens was den Güterverkehr anlangt, während der Personenverkehr nach Möglichkeit berücksichtigt werden soll. Am Manöverschlußtage werden von Görlitz aus, der Centralverladungsstelle, die Mannschaften, Pferde, Geschütze und Trains in der Zeit vom Mittag bis zum anderen Vormittag ununterbrochen in der Richtung Dresden, Kohlfurt-Breslau und Kohlfurt-Berlin zurückbefördert werden. Die hierbei gewonnenen Ergebnisse werden dann nöthigenfalls zu weiteren künftigen Aenderungen der Eisenbahn-Beförderungsordnung verwerthet werden. In unseren militärischen Kreisen wird gerade diesem Nachspiele der großen Heeres-Friedensübungen für den Ernstfall eine ganz hervorragende Bedeutung beigelegt."

Prämiirung nützlicher Erfindungen bei der preußischen Eisenbahn-Verwaltung. Aus dem im alljährlichen Haushaltplane vorgesehenen Betrage für die Prämiirung nützlicher Erfindungen, die in wirthschaftlicher Beziehung oder für die Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahn- und Werkstättenbetrieb von besonderem Werthe sind, sind für das abgelaufene Jahr 12 Beamte mit Prämien im Gesammtbetrage von 3900 Mk. bedacht worden. Unseres Wissens besteht in Deutschland diese äußerst zweckmäßige Einrichtung nur in Preußen. Es wäre zu wünschen, daß sie auch in anderen Staaten zur Einführung gelangte.

Schluß des Banketts nur noch in witzigen Worten auf die Verwandtschaft zwischen den mitfeiernden Zollbeamten und den Verkehrsbeamten hin und rief der Festversammlung ein herzliches „Auf Wiedersehen nächstes Jahr in Friedrichshafen!" zu. Zuguterletzt wurde noch ein schwungvolles Gedicht auf die Kollegialität vorgetragen und eine stattliche Reihe telegraphischer Grüße aus Zürich, Luzern, Chur, aus Freiburg, Lahr, Karlsruhe, Kaiserslautern, Ulm, Kissingen und besonders zahlreich aus Lindau vorgelesen. Nun wurde das Bankett, das unsere unermüdliche Regimentsmusik durch ihr vorzügliches Spiel verschönte, nach dreistündiger Dauer geschlossen. Die Zeit des Scheidens war für die Mehrzahl der auswärtigen Gäste gekommen. Um ½8 Uhr Abends fuhr das Festschiff mit den österreichischen, bayrischen und württemb. Kollegen und ihren Angehörigen ab, eine imposante Menschenmenge hatte sich hierzu eingefunden, und die Abschiedsrufe und das Tücherschwenken wollten kein Ende nehmen, als das dichtbesetzte, stolze Salonboot in den von der Abendsonne rosig angehauchten See stolz hinausdampfte. Wer von den Festteilnehmern in Konstanz verblieb, der lenkte seine Schritte nach der Halle und dem Garten des Schweizerhauses, wo sich Männlein und Weiblein bei Musik und Tanz bis zu früher Morgenstunde nach Herzenslust vergnügten.

So klang denn das schöne Fest der 4. Zusammenkunft von Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten in schönster Harmonie aus.

Die Antheilnahme hoher Vertreter der staatlichen, sowie der städtischen Behörden, sowie solcher des Handelsstandes, nicht zu vergessen der sympathischen Kundgebungen der gesammten Einwohnerschaft der Stadt Konstanz haben bewiesen, wie das Bewußtsein von der Wichtigkeit des Verkehrsbeamtenstandes mehr und mehr in alle Schichten der Bevölkerung eindringt.

Es wurde dazu wohlthuend empfunden, wie von den Vertretern der verschiedenen Vereine die treue Pflichterfüllung als einer der höchsten Aufgaben des Verkehrsbeamtenstandes gedacht ward; ebenso angenehm berührte der warme patriotische Zug, welcher die einzelnen Reden durchwehte, in denen die Treue zu Fürst und Vaterland, gemeinsames Wirken im Einklang mit den Oberbehörden zum Wohl des Standes, als das Ziel der Verkehrsbeamtenvereinigungen bezeichnet wurde, damit mehr und mehr der Wahrspruch zur Geltung komme „Ein Beruf, eine Gemeinschaft!"

B.

Vermischtes.

Eine Riesenbrücke. Die neue stählerne Bogenbrücke über den Niagara-Fall, die gegenwärtig im Bau begriffen ist und die Stelle der jetzigen Hängebrücke einnehmen soll, wird nach ihrer Vollendung eine der größten Brücken der Welt sein. Sie wird zwei Etagen haben. Die obere ist für Eisenbahnzüge bestimmt, die untere für Wagen, Fußgänger 2c. Die Spannweite zwischen den beiden Endpfeilern beträgt 550 Fuß. Zum Bau der Brücke müssen 5560000 Pfund Stahl verwendet werden.

Digitized by Google

Die erste Verwandlung einer Vollbahn mit Dampflokomotiven in eine solche mit elektrischem Betriebe ist in Canada erfolgt. Es ist dies geschehen auf der Nebenstrecke Hull-Aymer der Canada-Pacific-Bahn. Diese Seitenlinie rentirte bisher sehr schlecht und hofft man, wie das Berliner Patent-Bureau Gerson & Sachse schreibt, durch die Einführung des elektrischen Betriebes bessere Ergebnisse zu erzielen. Es stehen nämlich gewaltige Wasserkräfte zur Kraftgewinnung zur Verfügung. Die elektrische Lokomotive erhält das beträchtliche Gewicht von 30 Tons, welches sie haben muß, um den starken Frachtverkehr zu bewältigen. Vier Motoren, jeder von 50 Pferdekräften, finden auf dieser Lokomotive Aufstellung. Bewährt sich der Ersatz des Dampfes durch die Elektrizität in großem Maßstabe, was in ganz kurzer Zeit festgestellt sein wird, so sollen auch noch andere Nebenlinien der erwähnten Bahn die gleiche Umwandlung erfahren.

Ein Juniabend in der Berliner Gewerbe-Ausstellung.

Endlich ist die Sonne zur Rüste! — Wie ein Jubelruf hallte es in mir. Die Vögel im Treptower Park sangen es, die Bäume rauschten es und die verblassende Spitze der Pyramide in Kairo kündet es: Es will Abend werden und der heiße Tag hat sich geneiget! — „Dieu soit beni" klingts nicht fern von meinem Platz und eine zierliche Französin läßt sich gleich mir erschöpft an einem der Tischchen auf der Terrasse des Hauptrestaurants am „neuen See" nieder. Erschöpft! Mit diesem winzigen Wörtchen ist die körperliche und geistige Abspannung, deren ich jetzt Herr zu werden gedenke, durchaus ungenügend gekennzeichnet. Todtmüde, abgehetzt, fußlahm zum Zusammenbrechen, das wären so ungefähr die Empfindungen, unter deren Einwirkung ich am Tagesschluß meinen Kompaß nach Adlon & Dressel, den Hauptrestaurateuren richtete. Zwölf volle Stunden, ausschließlich der unumgänglich nöthigen, äußerst knappen Erfrischungspausen, in der Ausstellung herumzuwandern, ist selbst für einen kräftigen Verkehrsmenschen, wie ich es seit fast 44 Jahren, Gott sei Dank, geblieben bin, keine leichte Aufgabe. Aber die Aufgabe ist gelöst! Was ich mir vorgenommen, ist durchgeführt und meine Erfahrungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens sind wahrlich nicht geringer geworden. Ja, es hat sich gelohnt, den Fuß aus der Provinzialhauptstadt in diese Millionenstadt zu setzen und auf der schier endlosen Köpenickerstraße nach dem Ausstellungspark zu pilgern. Stolz ragt jetzt vor mir der hohe Wasser- und Aussichtsthurm des Hauptrestaurants in die von der Gluth des Tagesgestirns fiebernde Abendluft. Die Doppelterrasse mit ihren weißen Wänden und Bögen umfaßt im Halbkreis den neugeschaffenen See, weit hinunter bis zur Ausstellungs-Wandelhalle sind unzählige Tische und Stühle gereiht. Auf der unteren Terrasse dominirt das Bier, mehr schmackhaft als billig, aber stark gesucht und — wahrscheinlich wie auf der Nürnberger Ausstellung — in riesigen Quantitäten dahin befördert, von wo es keine Rückkehr giebt. Längs des See's sind in dreifach gereihten Bögen die Lampiongänge für Illuminations-Abende. Auf der oberen Terrasse winken die Genüsse der Adlon & Dressel'schen Küche zusammen mit der Aussicht über den See nach dem Haupt-Ausstellungsgebäude mit seinen glänzenden Kuppeln, Thürmen, Hallen und Skulpturen. So fürchterlich müde meine Gliedmaßen auch sind, die Augen wenigstens sind noch munter geblieben und weiden sich an dem entzückenden Bilde, das gärtnerische Kunst hier entfaltet hat. Ich werde unwillkürlich an die von Salzburg aus vor vier Jahren auf einer Urlaubsreise besuchte Venetia erinnert, wenn ich die den Gondeln des Canale grande nachgebildeten Boote zu meinen Füßen vorübergleiten sehe und aus den Pavillons, gleich wie vom Marcusplatze her, Musik zu meinen Ohren dringt. Ja selbst der Mond erscheint in der satten goldenen Färbung, wie ich sie seiner Zeit auf dem adriatischen Meere bewunderte. Ich vergesse, daß noch immer an der Fertigstellung der Berliner Ausstellung gearbeitet wird und daß die von mir besuchten oberbayerischen Jodler in dem angrenzenden Vergnügungspark erst vor einer Viertelstunde in folgendem Schnadahüpfel gespöttelt haben: In der Ausstellung drüben — ist's prächtig und fein, — aber eh' All's mal fertig ist, — wird's Oktober wohl sein! — Alles das kann den Gesammteindruck, den ich auf meiner zwölfstündigen Wanderung gewonnen, nicht stören. Aber stören thut mich's, daß ich jetzt am Abend immer noch hungrig und durstig auf meinem bescheidenen Eckplätzchen neben der bereits bedienten und mit ihrem Galan kokettirenden Französin sitze. Wie das um mich herum duftet und lockt! Gespaltene Hummern, saftige Filets, appetitlich gebräuntes Geflügel, Eiskübel, aus denen der Kopf der veuve Cliquot herausschaut, Alles das defilirt an meinen suchenden Augen vorüber, aber mein längst bestelltes Appetitsbrödchen läßt immer noch auf sich warten, ja selbst der befrackte Ganymed scheint spurlos aus seinem Dienstbezirke verschwunden. Gut denn und genug des grausamen Spiels! weiß ich doch von meiner Wanderung her noch einen Platz, wo ich billiger meinen Magen und auch mich selbst bedienen kann. Mein Ziel ist die Abtheilung für Volksernährung, dort giebt's Beefsteaks, Goulasch und so manches Andere dem Magen Zusagende, Alles zehn Pfennige die Portion, und schlecht ist's wahrlich nicht. Eilig verschwinde ich jetzt von der Terrasse des Hauptrestaurants, sehe mir im Haupt-Ausstellungsgebäude noch einmal flüchtig das „goldene Buch der Stadt Berlin" an, in welches u. A. auch der bayerische Staatsminister Freiherr v. Crailsheim als Besucher der Ausstellung eingetragen wurde und streife die hellerleuchtete Vorhalle, innerhalb deren sich das kaiserliche Postamt befindet und in dessen Räumen die uniformirten Kollegen hinter sechs dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr geöffneten Schaltern schweißtriefend zu Diensten des vieltausendköpfigen Publikums sitzen. Mit einem innigen „Gott sei Dank, daß ich heute nicht an ihrer Stelle bin" besteige ich die elektrische Eisenbahn, nur wenige Minuten und ich sitze unweit der Volksernährungsküche vor meiner schmackhaften Zehnpfennigportion, der ich bald eine zweite folgen lasse. Schon bin ich im Begriff, die Ausstellung zu verlassen, um meinen Durst fern vom Getriebe derselben in der Friedrichstraße beim Pschorr zu löschen, als sich auf dem Wege zum Ausstellungsbahnhof ein prächtig ausschauender alter Herr zu mir gesellt, der mir schon durch seinen schneeweißen vollen Bart Ehrfurcht einflößt und den ich eher für einen pensionirten Oberst als für einen ehemaligen Verkehrsbeamten halten kann. Und doch war auch er einst einer der Unserigen! Zwölf Jahre hat er den Postrock getragen, bevor er ein Unternehmen begründete, das heute einen Weltruf besitzt und das er seit dem Jahre 1867 in verdienstlicher Weise zu Nutz und Frommen sowohl der Vergnügungsreisenden wie der Verkehrs-Verwaltungsbehörden leitet. Der alte Carl Stangen, er war es, der mir durch seine interessanten Mittheilungen den Rest des Abends höchst genußreich gestaltete und von dessen in der Ausstellung vertretenem „Offiziellen Verkehrs-Bureau" ich zu den lieben Kollegen in einem späteren Artikel noch zu plaudern gedenke. Ohne Carl Stangen wäre es im Pschorr wahrhaftig nur halb so schön gewesen! Ergraute wie jüngere Kollegen finden in der Regel kein Ende, wenn es über alte Erinnerungen hergeht und die Kehlen immer wieder mit dem schäumenden „Stoff" angefeuchtet werden können. Na, und trocken haben wir Beide die unserigen im Pschorr nicht werden lassen! —

R.

Briefkasten.

M. L. Mit Dank angenommen. Freundl. Gruß! — **J. in K.** Recht so! Es kann gar nichts schaden, wenn eine kleine Anregung nach dieser Seite hin gegeben wird; die Sache schläft sonst ein. — **R. in P.** Zur Gründung von Vereinsbibliotheken tragen wir gern bei. Soweit unser Büchervorrath es gestattete, haben wir den einzelnen Bezirksvereinen Zuwendungen gemacht und setzen dies gern nach Kräften fort. Auch die Anschaffung von Büchern für die Bibliotheken auf billigstem Wege vermitteln wir gern. — **E. in K.** Sie haben Recht. Auch wir können jene Entschließungen nur aufrichtig bedauern. Leider ist es ja Thatsache, daß das Organ — es ist das wohl eine Folge der allzugroßen Opferwilligkeit des Herausgebers von Anfang an — in seinen Leistungen für das Berufsinteresse von Vielen in geradezu unverantwortlicher Weise nicht nur unterschätzt, sondern auch geflissentlich übersehen wird. Sei es, daß man das, was mit so vieler Mühe in jeder Woche an Anregendem, Belehrendem und Unterhaltendem möglichst systematisch mit beständig gleichbleibender Geduld und Umsicht zusammengetragen und dargeboten wird, als selbstverständlich ansieht, weil nicht nach berühmten Mustern und Rezepten immer erst ein besonderes Rühmens davon gemacht wird, sei es, daß man glaubt, uns unsere „Erfolge" neiden zu müssen, die Thatsache steht fest, daß nicht sehr Viele Verständniß und Gefühl dafür haben, was es heißt, ein Organ wie das unsere in unabhängiger Form jederzeit taktvoll durchzuführen. Wahrlich, auch unsere Feinde und Neider werden uns das Zeugniß nicht versagen können, daß wir in der langen Zeit unseres Wirkens die Grenzen der Bescheidenheit peinlichst innegehalten haben, sei es auch nur deßhalb, um Anderen dadurch um so mehr Spielraum zum selbst- und zielbewußten Auftreten zu gewähren, d. h. Jenen die da sagen: die Zeitung ist nur dann für uns da, wenn wir sie brauchen, was im Uebrigen aus ihr wird, kann uns nicht berühren; unsere (kurzsichtigen!) Prinzipien erlauben uns das. Zur Bekräftigung unserer Worte sei nur noch erwähnt, daß wir fortfahren werden, wie bisher, weiter zu wirken, indem wir uns nach wie vor auf die allgemeine deutsche Sache stützen, die unversiegliche Quelle neuer Kraft zur Wahrung und Förderung unserer Berufs- und Standesinteressen. — —**z. B., Oldenburg.** Unsere Zuschrift ist hoffentlich rechtzeitig in Ihre Hände gelangt. Bericht sehen wir gern entgegen. — **F. in S.** Bericht in vorliegender Nummer. Gruß und Glückauf! — **E. R.** Es liegt uns soviel Material zum Abdruck vor, daß wir ernstlich daran denken müssen, unser Blatt zweimal wöchentlich erscheinen zu lassen oder noch eine wesentliche Vergrößerung vorzunehmen. Wir werden auf dem Verbandstage darüber berichten und, dessen Einverständniß vorausgesetzt, das Erforderliche in die Wege leiten.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französische Str. 24.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig, Dörrienstraße 3.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.
Begründet von Dr. Karl Pilz.

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.

Das soeben erschienene Heft 6 hat folgenden fesselnden Inhalt: Zwei Gedichte von J. Sturm. — Julius Sturm †. — Erziehungsweisheit von der Gasse. — Weibliche Forschungsreisende. — Die Schülerherbergen des sächsischen Erzgebirges im Jahre 1895. — Erwägungen! — Wunderkinder. — Für die Kinderstube. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau.

Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.

Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

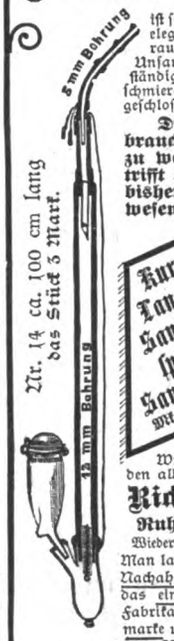
Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00–3,00
Sanitäts-Tabake das Pfd. 0,75, 1,00, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

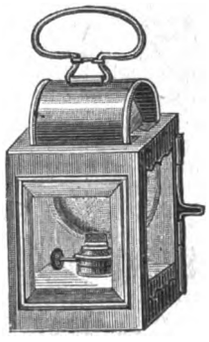
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Metz-Nickel-Blende versehen.
1 Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner und wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

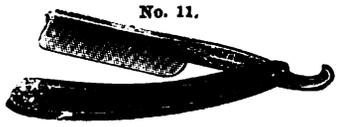
Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.
No. 11.



1 fein hohlgeschliffenes Rasirmesser von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 hochf. Taschenmesser m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur M. 1.20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Glafey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, ersetzt bei größter Wohlfeilheit hervorragendsten Glanz auf allen Metallen. Silb. Med.: Nürnberg 1882. Amsterdam 1883.

Stations-Assistent II. Kl.

einer größeren Station im Voigtlande sucht mit Haltestellen-Aufseher zu tauschen, gleichviel nach welchem Bezirke. Gefl. Off. unter **B. S. 30** an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Tausch.

Assistent I. Kl. auf Bahnhof, Stadt 15000 Einw. m. Realgymnasium pp., wünscht mit einem Aufseher zu tauschen. Offerten unter **D. 1** an den Verlag dieses Blattes erbeten.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

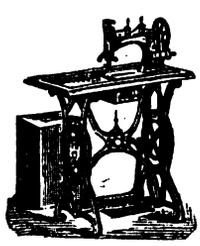
Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Sieg der deutschen Arbeit!



Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine **„Germania"** mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine **„Berolina"** mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.
Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktiengesellschaft

Berlin W., Französische Strasse 15

stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Allgemeine Versorgungs-Anstalt

Errichtet **1835.** **Karlsruhe.** Erweitert **1864.**

Lebensversicherung.

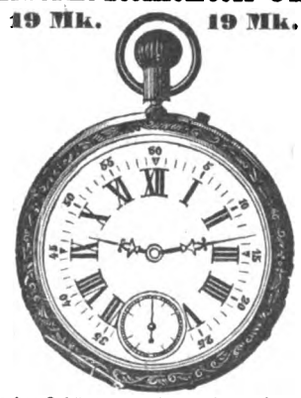
107 Millionen Mark Vermögen.

83,853 Versicherungen über 347 Millionen Mark Kapital.
Reine Gegenseitigkeit; ganzer Ueberschuß den Versicherten.
Sehr günstige neue Bedingungen.
Unanfechtbarkeit und Unverfallbarkeit der Versicherungen.
Freie Kriegsversicherung für Wehrpflichtige.
Mitversicherung auf Prämienfreiheit im Invaliditätsfalle.
Dienstkautionen an Beamte.
Verträge mit vielen Behörden und Vereinen.

Besondere Vergünstigungen den Eisenbahnbeamten in Baden, Elsaß-Lothringen, Hannover, Hessen, Rheinbayern, Sachsen, Württemberg u. A.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk, 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Weltberühmte Geraer Kleiderstoffe

für Damen u. Herren.
Direkter Bezug jeden Maasses zu Fabrikpreisen. — Muster frei.
Viele Anerkennungen.
Selig & Thomas, Gera, R. 1.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Liste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl.** gestattet. **Gebrauchte Instrum.** werden in Zahlung genommen. **Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.**
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Holländ. Tabak.

Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel fco. acht Mk.
B. Becker in **Seesen** a. H.

Die besten Sohaffnerlaternen mit extra gutem Bronner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mark. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Inhalt: Bekanntmachung des Preßausschusses des Verbandes Deutscher und Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Vereine. — Zur Reform des Fahrkartenwesens. — Prüfungswesen. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Personalnachrichten. — Vermischtes. — 4. Zusammenkunft der Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten. — Ein Juniabend in der Berliner Gewerbe-Ausstellung. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 27. Leipzig, den 2. Juli 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Einladung

zu dem

vom 6. bis 9. August 1896 in Berlin stattfindenden

VI. Verbandstage

des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

„Deutsche Brüder, legt zum Bunde Hand in Hand nach deutscher Art,
Stehet um das Bundeszeichen, fest zu Schutz und Trutz geschaart."

So nahen sie heran die herrlichen Tage, die wieder einmal die Jünger des rollenden Flügelrades vereinigen sollen. Vom wogenschäumenden Nordmeer bis zu des Südens Alpengrat, von der Weichsel bis zu den Vogesen rüsten sich die Kollegen, um, zum ersten Male auf preußischem Boden, dort in der historischen Mark die Hand von Neuem zum treuen Bunde zusammenzulegen.

Welch' herrliches Erringen!

So weit die Deutsche Zunge klingt, sind die Brüder des Verbandes vertreten, ein geheimnißvolles Band knüpft sie unauflöslich aneinander. Wie die Schienen uns verbinden ohne eine Grenze zu markiren, so laßt uns eisern verbunden sein zu gemeinsamer Arbeit, zum gemeinsamen Streben, zu gemeinschaftlichen hohen Zielen.

Es ist uns eine unschätzbare Ehre zu Theil geworden, die Berufsgenossen nicht nur des engeren Vaterlandes, sondern auch der übrigen Deutschen und Oesterreichischen Gaue gastlich zu empfangen, und so senden wir allen Berufsgenossen vom Flügelrad unsere herzlichste, aufrichtigste Einladung mit der Devise

„Auf nach Berlin!"

Zögere Niemand, entschließe sich Jeder und eile zu uns, echt brüderliche Herzen, aufrichtige Gesinnung und rechte Kollegialität werden Ihnen entgegengebracht. Auch Ihre Angehörigen sind uns herzlich willkommen.

Mit herzlich kollegialem Gruße

Der Bezirks-Vorstand Berlin
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Scharr, Stat.-Assist.	Fracke, Stat.-Assist.	Tornau, Stat.-Assist.
Vorsitzender.	Schriftführer.	Schatzmeister.
Bethke, Stat.-Verw.	Fuhrmann, Stat.-Diät.	Müller, Stat.-Assist.
stellv. Vorsitzender.	stellv. Schriftführer.	stellv. Schatzmeister.

Die Beisitzer

Thiele, Stat.-Vorst. Hinzmann, Güter-Exp. Lange, Betr.-Sekr.
Schurdel, Rangirmeister. Gnaedig, Zugführer.

Programm.

Donnerstag, den 6. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 4 Uhr Nachmittags ab Empfang der eingetroffenen Delegirten und Gäste.

Abends Konzert. Gemüthliches Beisammensein.

Kosten des Tages mit Logis etwa 3,10 Mk. Festkarte einschließlich Dampferfahrt nach Potsdam 2,50 Mk.

Freitag, den 7. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 9—1 Uhr Verhandlung.
„ 1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.
„ 2 „ Abfahrt mit der Stadtbahn durch die Stadt nach der Gewerbe-Ausstellung.
„ 8 „ Zusammentreffen daselbst in einem noch zu bestimmenden Saale.

Die Angehörigen und diejenigen Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht theilnehmen, werden bereits Vormittags nach der Gewerbe-Ausstellung geleitet.

Kosten des Tages mit Logis etwa 7,40 Mk.

Sonnabend, den 8. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

9—1 Uhr Verhandlung.
1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.

Von 2 „ ab Besichtigung der Sehenswürdigkeiten von Berlin. 1. Abtheilung: Leipziger Platz, Thiergarten, Siegesallee, Brandenburger Thor, Siegessäule, Reichstagsgebäude, Königsplatz, Generalstabsgebäude, Marine-Panorama, Stadtbahn bis Alexanderplatz, Berolina, Zentral-Markthalle, Sedan-Panorama, Rathhaus, Kurfürstenbrücke, Begasbrunnen, Königl. Schloß, dem Lustgarten, Nationalgallerie, Zeughaus, Schloß des hochs. Kaisers Wilhelm I. und Kaisers Friedrich III., Universität, Denkmal Friedrich des Großen, Unter den Linden, Passage-Panoptikum, die Ministerien und zur Philharmonie.

2. Abtheilung: denselben Rundgang umgekehrt.

8—11 Uhr Abends Fest-Kommers in der Philharmonie. Von 11 Uhr ab Ball daselbst.

Für die Angehörigen und Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht Theil nehmen, von 9 Uhr Vormittags ab Rundfahrt durch die Stadt.

1. Omnibus: Abfahrt 9 Uhr von den Viktoria-Sälen, Leipzigerplatz, Museum für Völkerkunde, Anhalter Bahnhof, Viktoria-Park, Wasserfall, Denkmal, Belle-Allianceplatz, Denkmal, Friedrichstraße, Kgl. Schauspielhaus, Reichsbank, Mühlendamm, Rathhaus, Besteigung des Rathhausthurmes, Schloß Monbijou, Hochschulen, Moabit, Kriminalgericht, Schloß Bellevue, an den Zelten, Thiergarten.

2. Omnibus dieselbe Tour umgekehrt.

Kosten des Tages mit Logis etwa 9,60 Mk.

Sonntag, den 9. August 1896.

9 Uhr Vorm. Versammlung am Lehrter Hauptbahnhof. Fahrt nach Spandau, ab da mit Extradampfer durch die herrlichen Havelseen nach Potsdam. Landung bei Schloß Neubabelsberg—Glienicke. Begrüßung durch den Bezirks-Verein Potsdam. Spaziergang durch den „Neuen Garten", Marmorpalais nach Café Sanssouci. Gemeinschaftliches Mittagsmahl daselbst. Hierauf Besichtigung des Parks von Sanssouci, Schloß Sanssouci, historische Windmühle, Neues Palais, Friedenskirche, Besuch des Mausoleums Sr. hochseligen Majestät des Kaisers Friedrich, Besichtigung von Potsdam, Lustgarten, Stadtschloß und zurück nach Café Sanssouci. Daselbst Abschiedsfeier mit Ball. Rückfahrt mit Sonderzug.

Kosten mit Logis etwa 9,70 Mk.

Da die Hotels infolge des starken Fremdenverkehrs sehr hohe Logispreise verlangen, werden die fremden Kollegen in bürgerlichen Logis untergebracht und ist es sehr zu empfehlen, daß sich mehrere Personen zur Benutzung eines Zimmers zusammenthun, etwa 2—4 Personen. Der Preis des Bettes mit Kaffee stellt sich auf etwa 1,50 Mark, welche in obige Ausgaben eingerechnet sind.

Es ist sehr erwünscht, daß die Anmeldung auf Logis sobald als nur möglich erfolgt.

Die Konzert- und Ballmusik wird von der Kapelle des I. Garde-Regiments — der Lieblingskapelle Sr. Majestät des Kaisers — ausgeführt, welche zu Ehren der fremden Kollegen die Fanfaren-Musik zum Vortrag bringen wird. Die Wohnungen der Herren Kollegen, welche bis zum Montag, den 27. Juli cr. bei uns bestellt sind, werden am Donnerstag, den 30. Juli cr. in den Verkehrs-Blättern bekannt gegeben, um Jedermann in die Lage zu versetzen, seine Familie hierüber zu informiren und bei etwaigem späteren Eintreffen selbst seine Wohnung aufzusuchen.

Die Angabe der Zeit und des Bahnhofs des Eintreffens ist uns erwünscht.

Wir unterlassen es nicht, „alle" Berufsgenossen darauf aufmerksam zu machen, daß gerade die zur Zeit hierselbst statt-

Digitized by Google

findende Gewerbe-Ausstellung ein solch' reichen Schatz des Sehenswerthen und Belehrenden in sich birgt, daß es neben den geplanten Festlichkeiten auf Grund eines gut durchdachten Planes möglich ist, die Vortheile der Ausstellung zu genießen und außerdem Berlin mit seinen unzähligen herrlichen Sehenswürdigkeiten zu bewundern, ohne die eigene Kasse zu sehr zu belasten. Folgen Sie unserer Einladung! Der VI. Verbandstag wird Ihnen unvergeßlich bleiben.

Alle Anmeldungen, Anfragen pp. bitten wir an unseren Bezirks-Vorsitzenden Herrn Stations-Assistent Scharr, SW., Möckernstraße 82, zu richten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsgruppe Schneidemühl.

Am 1. April d. J. bestand hierselbst der Bezirk Nr. 21 mit 41 Mitgliedern, die sich bis Ende Juni bis auf 57 Mitglieder vermehrten. Im April d. J. wurde hierselbst ein zweiter Bezirk Nr. 78 gebildet, der Ende Juni die stattliche Anzahl von 163 Mitgliedern hatte. Infolge des erheblichen Anwachsens der Mitglieder wurde am 2. Mai d. J. die Ortsgruppe Schneidemühl aus den Bezirken Nr. 21 und 78 gebildet, die nach dem Vorhergehenden heute 220 Mitglieder zählt. Für diese Ortsgruppe wurde ein aus fünf Personen bestehender Vorstand gewählt und zwar die Herren:

Werkmstr. Plicat, Vorsitzender; Vertreter Lokomotivführer Rasack;
Gepr. Lok.-Heizer Dams, Schriftf.; Vertr. St.-Ass. v. Kauffmann;
Stations-Diätar Kohn, Kassirer; Vertreter Lokomotivführer Prill.

Zu Beisitzern: Telegr. Mohrholz und Rangirmstr. Grünwald.

Zu deren Vertretern: Weichensteller Biesenthal u. Rangirmeister Trojanus.

Aus nachstehender Zusammenstellung ist die Betheiligung der einzelnen Beamten-Zweige innerhalb der Ortsgruppe ersichtlich.

Bezeichnung der Beamten:	Bahnmeister	Bureaubeamte	Haltestellen-Aufseher	Lokomotivbeamte	Rangirmeister	Stationsbeamte	Telegraphisten	Weichensteller	Werkmeister	Zugbeamte	Zusammen Mitglieder
Anzahl:	2	4	2	144	14	24	5	12	3	9	220

Die in Landsberg a. Warthe und in Neustettin stationirten, zur hiesigen Ortsgruppe gehörenden Mitglieder scheiden mit dem 30. Juni aus derselben aus und bilden:

1. in Landsberg: a) den Bezirk Nr. 183 mit 43 Mitgliedern. Vertrauensmann ist für denselben der Lokomotivführer Georg Redner daselbst; b) den Bezirk Nr. 184 mit 8 vom 1. April d. J. aufgenommenen und 22 vom 1. Juli d. J. beitretenden, zusammen 8 + 22 = 30 Mitgliedern. Vertrauensmann für diesen Bezirk ist der Stations-Vorsteher Bruno Fink in Landsberg a. W. Diese beiden Bezirke umfassen am 1. Juli 43 + 30 = 73 Mitglieder.

2. in Neustettin: den Bezirk Nr. 185 mit 24 Mitgliedern. Vertrauensmann ist für diesen Bezirk der Lokomotivführer Hermann Unruh daselbst.

Es verbleiben somit in der Ortsgruppe Schneidemühl am 1. Juli d. J.:

a) Im Bezirk 24 = 57
b) „ „ 78 = 88
} zusammen 145 Mitglieder.

Der wirkliche Zugang an Mitgliedern beträgt im II. Quartal 1896 einschl. derjenigen, die bereits vom 1. Juli ab angemeldet sind:

rund 230 Mitglieder.

Am 27. d. M. fand im hiesigen Kaiserhofe eine Hauptversammlung statt. Der Vorsitzende, Herr Plicat, eröffnete die Sitzung mit einer Begrüßung der zahlreich erschienenen Mitglieder und schloß dieselbe mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät, unseren allergnädigsten Kaiser und König. Innerhalb der Tagesordnung selbst wurde beschlossen, jeden ersten Sonnabend im Monat eine Versammlung im Kaiserhofe abzuhalten.

Für den nach Weißenhöhe versetzten Kassirer, Stations-Diätar Kohn, wurde Stations-Assistent v. Kauffmann gewählt. Dann wurden Mittheilungen über das im August in Berlin stattfindende Verbandsfest gemacht.

Nach Erledigung der Tagesordnung ging man zur allgemeinen „Fidelitas“ über. Hier würzten Gesänge, Ansprachen und Vorträge abwechselnd den genußreichen Abend, der die erschienenen Mitglieder bis Mitternacht beisammenhielt.

Der Vorstand.
Plicat.

Ortsverein Oschersleben.

Am 14. Juni d. J. fand die Monatsversammlung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins (Ortsverein Oschersleben Nr. 39) statt. Zunächst begrüßte der Vorsitzende die Anwesenden und erstattete hierauf eingehend Bericht über die in Hannover am 10. Mai 1896 stattgefundene Generalversammlung. Hierbei wurden die Verdienste des ausgeschiedenen Vereins-Direktors, Herrn Schirmer, hervorgehoben. In Anerkennung dieser Thatsache erhoben sich die Anwesenden, um ihre Dankbarkeit zu bezeigen, von ihren Plätzen und beschlossen einstimmig, an Herrn Schirmer ein Dankschreiben abzusenden, welches u. A. lautet:

„In der heute stattgefundenen Versammlung des Ortsvereins 39 zu Oschersleben ist einstimmig beschlossen worden, Ihnen in Anerkennung Ihrer Verdienste, welche Sie sich im Laufe der Jahre durch Ihre zielbewußte, aufopfernde und segensreiche Thätigkeit als Direktor des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover erworben haben, den herzlichsten Dank der Vereinsmitglieder hiermit in Verehrung auszusprechen. Die unterzeichneten Vorstandsmitglieder übermitteln Ihnen diesen tiefempfundenen Dank mit freudigstem Herzen, da es denselben selbst Bedürfniß ist, ihren dankbarlichen Gefühlen Ausdruck zu verleihen. Mögen Ihnen in Ihrem wohlverdienten Ruhestande sorgenfreiere Tage erblühen und möge es Ihnen bei einer dauerhaften Gesundheit vergönnt sein, sich des gewaltigen Werkes noch lange Zeit zu erfreuen. Der Vorstand: Schulz, Vorsitzender; Näwi, Beisitzender; Bismarck, Schriftführer; Sommer, Kassirer.“

Nachdem des in der Zeit vom 6.—9. August 1896 in Berlin stattfindenden Verbandstages Erwähnung gethan und hiernach die Satzungen des Ortsvereins durchberathen waren, wurde des Weiteren beschlossen, die Versammlungen in den Monaten Juli und August ausfallen zu lassen und mit denselben am 2. Sonntag im September 1896, Nachmittags 4 Uhr wieder zu beginnen.

Ein auf Se. Maj. den Deutschen Kaiser vom Vorsitzenden ausgebrachtes und von den Anwesenden einstimmig aufgenommenes Hoch bildete den Schluß der Versammlung.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Am 17. ds. Mts. begab sich eine Abordnung des Vereins, bestehend aus Vertretern des Hauptvorstandes und aller Bezirksvorstände, zur Königlichen Generaldirektion, um dem durch die letzte Abgeordnetenversammlung erhaltenen Auftrage gemäß Herrn Generaldirektor Geh. Rath Hoffmann und seinem Stellvertreter, Herrn Geh. Finanzrath Edler von der Planitz, um Annahme der Ehrenmitgliedschaft des Vereins zu bitten. Gegen Erwarten war der letztgenannte Herr dienstlich abwesend, sodaß die Abordnung an diesem Tage nur vom Herrn Generaldirektor empfangen werden konnte. Der Sprecher der Deputation, der Vorsitzende des Hauptvorstandes, unterrichtete den Herrn Generaldirektor vom Zwecke der erbetenen Audienz, ging in seiner Ansprache aus von der unlängst erfolgten Ueberreichung des Jahresberichts auf 1895, in welchem der Verein Rechenschaft abgelegt habe über eine zehnjährige Thätigkeit. Es werde die im Vereine vertretene Beamtenschaft mit großer Freude und Befriedigung erfüllen, wenn sie hoffen dürfe, daß die Art dieser Thätigkeit und die sonstige Haltung des Vereines immer die Billigung und Zufriedenheit der Königl. Generaldirektion gehabt habe. Die Beamtenschaft wisse, daß sie ihrer hohen Behörde großen Dank schulde. Nicht allein, daß in den letzten Jahren zur Verbesserung der Lage des Beamtenstandes, wie zum Wohle des Personales überhaupt, viel geschehen sei, man sei sich auch voll bewußt, daß der Verein sich nimmermehr so ersprießlich und erfolgreich zu entwickeln vermocht hätte, wenn er nicht jederzeit vom Vertrauen und Wohlwollen der Königl. Generaldirektion getragen worden sei. Die Beamtenschaft habe das Bedürfniß, den ihr innewohnenden Gefühlen der Dankbarkeit den rechten Ausdruck zu verleihen und glaube dies nicht besser thun zu können, als indem sie durch den Mund der erschienenen Vertreter die Bitte ausspreche, der Herr Generaldirektor wolle den Verein durch gütige Annahme der Ehrenmitgliedschaft auszeichnen und erfreuen.

Herr Generaldirektor Hoffmann erwiderte in freundlichen Worten, daß ihm mit der Antragung der Ehrenmitgliedschaft des Vereins eine große Ueberraschung und Freude bereitet werde. Er habe die Entwickelung und das wohlthätige, belebende Wirken des Vereins an der Hand der Jahresberichte immer aufmerksam und mit Interesse verfolgt und sich herzlich gefreut über die von Jahr zu Jahr steigenden Erfolge. Besonders aber freue es ihn wahrzunehmen, daß in der Beamtenschaft ein so guter, gesunder Geist herrsche und daß diese in den Versammlungen ihres Generaldirektors in so ehrender Weise gedacht habe. Auch erkenne er daraus mit Befriedigung, daß die Beamtenschaft auf gute Beziehungen zu ihrer Verwaltung Werth lege. Er fühle sich durch Verleihung der Ehrenmitgliedschaft des Vereins geehrt und nehme diese dankend an, bitte auch seinen Dank allen Vereinsgliedern zu übermitteln.

In seiner Rede hob der Herr Generaldirektor noch hervor, wie er es vollkommen in Ordnung fände, daß die Beamtenschaft in dem Vereine eine Stätte geschaffen habe, in der sie ihre Angelegenheiten pflege, für das Wohl der Allgemeinheit gemeinnützig sorge und arbeite und so in jener rechten einträchtigen

Digitized by Google

kollegialen Weise den Stand zu heben trachte, die sich auch bei Erfüllung der dienstlichen Pflichten wohlthätig und förderlich äußere. Bei solchem gesunden Streben werde der Verein noch Schönes und Großes vollbringen, und hierin könne er des Wohlwollens und der Unterstützung der Königl. Generaldirektion stets sicher sein. Der Herr Generaldirektor schloß seine von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden Worte mit den besten Wünschen für das fernere Gedeihen des Vereins zum Wohle Aller.

Hierauf erfolgte die Ueberreichung des bereit gehaltenen künstlerisch ausgeführten Ehrenmitgliedschafts-Diploms, der Satzungen und Ordnungen, sowie aller Jahresberichte in zwei Bände vereinigt.

Der Gefeierte entließ die Deputation mit warmem Händedruck, nachdem er sich noch mit jedem Einzelnen auf das Liebenswürdigste und Ungezwungenste unterhalten.

Am folgenden Tage hatte die Abordnung die Ehre, den nämlichen Auftrag gegenüber Herrn Geh. Finanzrath Edler von der Planitz ausführen zu können, welcher ihr einen gleich herzlichen Empfang bereitete. Der Herr Geheimrath erwiderte auf die Ansprache des Herrn Eisenbahn-Sekretär Fischer in längerer Rede, in der er, die Ehrung mit Dank und Freude annehmend, seiner Sympathie für den Verein, seine Bestrebungen und seine Thätigkeit in warmen, anerkennenden und ermunternden Worten Ausdruck gab und den Verein seines steten Wohlwollens versicherte. Er fügte den Wunsch bei, daß der Verein immer so tüchtige Leiter und Mitarbeiter haben möge, als er sie bisher gehabt habe.

Die als Aquarell von Moritz Härtel in Chemnitz (dem auch die Anfertigung der Bismarck-Adresse s. Z. übertragen war) entworfenen und hergestellten Diplome in gleichförmiger Ausführung fanden bei beiden Herren ungetheilten Beifall und Anerkennung. Die Kunstblätter zeigen im oberen Drittel den Bahnhof Chemnitz von erhöhtem Standpunkte aus gesehen, mit dem belebten Dresdener Bahnsteig und einem in der Richtung nach Hof ausfahrenden Eilzug (D-Zug) im Vordergrunde. Darunter links erblickt man eine weibliche Idealgestalt in sitzender Stellung mit der rechten Hand sich auf ein geflügeltes Rad stützend, mit der linken einen Lorbeerkranz reichend. Den übrigen Raum nimmt der Text ein mit folgendem Wortlaut:

„Der Landesverein der Beamten der Kgl. Sächs. Staats-
„eisenbahnen hat in seiner zehnten ordentlichen Abgeordneten-
„versammlung in Chemnitz beschlossen
Herrn (Titel, Name 2c.)
„als Ausdruck tiefempfundenen Dankes für das dem Verein
„jederzeit entgegengebrachte Wohlwollen und Vertrauen
„zu seinem Ehrenmitgliede zu ernennen.
Chemnitz, den 26. April 1896.
Der Hauptvorstand: Die Bezirksvorsteher:"

Das Diplom ruht in grüner, innen mit weißer Seide bezogener Plüschmappe, deren Vorderseite in der Mitte das in Metall geprägte, vergoldete sächsische Wappen schmückt.

Ortsgruppe Flöha.

Sonntag, den 12. Juli d. J., veranstaltet die hiesige Ortsgruppe einen Ausflug, verbunden mit einem Tänzchen, nach Grünhainichen. Es soll hierdurch sämmtlichen Mitgliedern auf den zur Ortsgruppe gehörigen Stationen (Eppendorf, Hetzdorf, Leubsdorf, Grünhainichen, Waldkirchen, Erdmannsdorf und Falkenau) Gelegenheit geboten werden, an einem gemeinsamen Ortsgruppen-Vergnügen Theil zu nehmen, was bei Veranstaltung eines solchen in Flöha wegen ungünstiger Zugverbindungen nicht gut möglich ist. Gäste, durch Mitglieder eingeführt, können Theil nehmen. Abfahrt von Flöha erfolgt 12 Uhr 10 Min. Mittags. — Bei der am 2. Juni d. J. in der Ortsgruppen-Versammlung erfolgten Beschlußfassung über die abgeänderten Statuten der der hiesigen Ortsgruppe gehörigen Darlehnskasse, bestehend in einem Kapital von 500 Mk., welche das Geschenk eines Gönners unseres Vereins sind, wurde seitens des Obmanns der doppelt segensreichen Wirkung dieser Kasse gedacht. Erstens sind die Mitglieder hiesiger Ortsgruppe bei plötzlich eintretender Verlegenheit nicht gezwungen, Private um ein Darlehn anzugehen, oder erst den Bezirks-Verein zu belästigen, und zweitens können die Kapitalzinsen an bedürftige und würdige Eisenbahn-Bedienstete oder Hinterlassene solcher zur Vertheilung kommen. Im Vorjahre sind an 3 Witwen zweimal je 10 Mk. und einmal 5 Mk. und an einen schon seit einem Jahr krank darniederliegenden Bremser 15 und 10 Mk., also insgesammt 50 Mk. zur Vertheilung gekommen.

Die Ortsgruppenleitung.
Voigt, Obmann. Holdeigel, Kassirer. Resch, Schriftführer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Die diesjährige Landesversammlung in Verbindung mit einer Landesfeier hat am Sonntag, den 21. Juni, in Ulm stattgefunden. Das Tagesprogramm hat gegenüber dem Ausschreiben eine Aenderung erlitten, dahingehend, daß die Verhandlungen und das gemeinschaftliche Mittagessen nicht auf der Wilhelmshöhe, sondern im Gasthof zum goldenen Löwen (Blanken) stattfanden. Jeder der Theilnehmer erhielt eine schön ausgestattete Festkarte, enthaltend das vollständige Tagesprogramm, einen kleinen Führer durch Ulm und eine Postkarte mit Ansicht; die letztere, von Herrn Eisenbahn-Assistent Hofmann sehr hübsch und sinnreich gezeichnet, enthält neben dem Münsterthurm, dem Wahrzeichen von Ulm, den Ulmer Spatzen mit dem Strohhalm im Schnabel, wie er auf dem Dache des Münsters zu sehen ist, dann oben noch den Schneider von Ulm, über welchen folgender Spottvers bekannt ist:

Der Schneider von Ulm hat's Fliegen probirt,
Drum hat ihn der Teufel in' Donau nei g'führt.

Kurz nach 10 Uhr Vorm. konnte mit den Verhandlungen begonnen werden. Anwesend waren: zwei Mitglieder des Landesvorstandes, vier Aufsichtsrathsmitglieder, der Landeskassier, der Schriftführer und zwanzig Bezirksabgeordnete. Nicht vertreten waren die Bezirke Biberach, Leutkirch, Friedrichshafen, Sigmaringen und Neuenbürg. Die Mitglieder der vier ersten Bezirke dürften der 4. Verkehrsbeamten-Reunion in Konstanz angewohnt haben. Vor den Eintritt in die Tagesordnung konnte ein sehr liebenswürdiges Schreiben des Bezirksvorstandes Berlin, Herrn Scharr, verlesen werden. Die Tagesordnung hat sich durchaus glatt abgewickelt. Dadurch, daß der Jahresbericht schon einige Zeit vorher an die Mitglieder ausgegeben war, konnten die Verhandlungen wesentlich abgekürzt werden. Der Jahresbericht wurde nach einigen Bemerkungen des Vorsitzenden und nach Beantwortung einiger Anfragen gutgeheißen; ebenso die Jahresrechnung. Die Entlastung des Landesvorstandes wurde auf Antrag des Aufsichtsraths mit anerkennenden Worten für Vorstand und Kassier ausgesprochen. Die Wahlen und weiteren Beschlüsse sind aus den Vereinsmittheilungen Nr. 1 ersichtlich, von welchen jedem Mitglied, gleich dem Jahresbericht, 1 Exemplar auszuhändigen ist.

Bei der Berathung des Haushaltplanes 1896/97 wurde allgemein gut geheißen, daß die nächstjährige Landesversammlung in Friedrichshafen abgehalten werden soll, weil voraussichtlich die 5. Verkehrsbeamten-Reunion der Bodenseeuferstaaten daselbst stattfinden wird und eine Vereinigung der beiden festlichen Gelegenheiten zweckmäßig erscheint. Während der Verhandlungen, welche um 1 Uhr beendigt waren, sind Telegramme eingelaufen von den Herren Sekretär Beyerle-Stuttgart und Bahnhofsverwalter Miller-Hechingen. Abgelassen wurde in der Pause zwischen den Verhandlungen und dem Mittagessen ein Telegramm nach Konstanz. Das gemeinschaftliche Mittagessen, an welchem sich über 60 Mitglieder betheiligten, kann als vorzüglich bezeichnet werden und hat auch die verdiente Anerkennung gefunden. Die gute Stimmung wurde nicht zum geringsten Theil durch die Tafelmusik hervorgerufen. Toaste wurden ausgebracht auf Se. Majestät den König, den Herrn Minister der Verkehrsanstalten und auf den Verein. An den Herrn Verkehrsminister wurde ein Telegramm gerichtet mit der Versicherung aufrichtiger Dankbarkeit und treuer Anhänglichkeit. Dem Vorsitzenden wurde in Anerkennung seiner Verdienste um den Verein eine goldene Uhr überreicht, wofür derselbe seinen Dank darbrachte mit der Versicherung, dem Verein auch fernerhin seine schwachen Kräfte zur Verfügung stellen zu wollen.

Um 4 Uhr begann das Gartenkonzert im „Prinz August" unter zahlreicher Betheiligung auch von Vereinsmitgliedern mit ihren Familienangehörigen. Das vorzüglich durchgeführte Musikprogramm hatte bald eine heitere Stimmung hervorgerufen. Etwa um 5 Uhr traf von dem Herrn Verkehrsminister ein Telegramm ein, welches große Freude verursachte. Dasselbe lautete:

Digitized by Google

Eisenbahnsekretär Fränkel, Ulm.

Den zur Landesversammlung vereinigten Mitgliedern des Württemb. Verkehrsbeamten-Vereins danke ich verbindlichst für die erwiesene Aufmerksamkeit und wünsche dem Verein und seinen Bestrebungen besten Erfolg. Mittnacht.

Etwas später traf auch ein Begrüßungstelegramm von Konstanz ein. Die für den Abend vorgesehene Familienunterhaltung mit Tanz im Saale des „Greifen" nahm um 8 Uhr ihren Anfang. Der weitere Verlauf und die Beendigung derselben ist dem Berichterstatter nicht bekannt, da der Schnellzug unerbittlich zur Abreise mahnte. Bis dahin war der Verlauf des ganzen Tages ein durchaus gelungener und gemüthlicher, es wird wohl kein Mitglied unbefriedigt von dannen gezogen sein. Dieser Tag schließt sich würdig den früheren Landesversammlungen bezw. Landesfeiern an. Dem Bezirksverein Ulm gebührt für die gelungene Veranstaltung und die erwiesene Gastfreundschaft der aufrichtigste Dank, welcher demselben hiermit dargebracht sein soll.

Auf Wiedersehen nächstes Jahr in Friedrichshafen!

F.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

(Eingesandt.)

„Unter allen Wipfeln ist Ruh."

Die drückende Hitze des Hochsommers lähmt mehr oder minder die Thätigkeit. Die brennenden Sonnenstrahlen des Juni scheinen übrigens auch die Regsamkeit des Hauptvorstandes ungünstig zu beeinflussen. Wie könnte man sich sonst erklären, daß bis heute in den Verkehrsblättern noch keine Bekanntmachung wegen Einberufung der Hauptversammlung erschienen ist, obwohl dieselbe satzungsgemäß im Juni stattzufinden hat und 4 Wochen vor dem anberaumten Termin bekannt gegeben werden sollte? Es kann gewiß — zwingende Gründe vorausgesetzt — dem Interesse des Vereins nicht zweckdienlich sein, wenn heuer nun etwa erst im Juli die Hauptversammlung einberufen wird, zu einer Zeit, wo der VI. Verbandstag in Berlin vor der Thüre steht und Beschlußfassungen zu demselben einer baldigen und gründlichen Erörterung bedürfen. Die Ruhe, mit der sich der Hauptvorstand umgiebt, wird geradezu unheimlich. Zu fernerem Schaffen und Wirken für den Verein kann diese Passivität nicht anspornen, vielmehr dürfte dies die Zahl der „Lauen und Flauen" vermehren und den Nörglern Grund und Stoff zu einer berechtigten Kritik geben. Es wäre daher Pflicht der Delegirten, bei der diesjährigen Hauptversammlung darauf hinzuweisen, daß eine derartig verspätete und den Satzungen zuwiderlaufende Einberufung in der Folge hintenangehalten werde. Auch dürfte über das Schicksal der vorigjährigen Anträge eine Erörterung herbeizuführen und auf eine beschlußgemäße Erledigung solcher für die Zukunft hinzuwirken sein. X.

Hessischer Eisenbahn-Beamten-Verein.

An die Vorstandssitzung am 23. Juni zu Darmstadt, an welcher auch einige Herren von den hessischen Nebenbahnen Theil nahmen, reihte sich eine gemeinschaftliche Sitzung mit dem Eisenbahnbeamtenverein zu Darmstadt an. Es wurde verhandelt über die Gründung eines Landesvereins. Um die derzeitigen Statutensätze jedes Vereines aufrecht erhalten zn können, brachte man eine Bezirkstheilung in Vorschlag. Als Termin für den Zusammenschluß wurde der 1. Oktober ds. Js. vorgesehen. Zur Herstellung eines Statutentwurfs für einen Landesverband wurde eine viergliedrige Kommission gewählt, bestehend aus den Herren Lichtenberger und Zipse, Magnus und Ferkinghoff. Der gute Wille, welcher in dieser ersten gemeinsamen Sitzung auf beiden Seiten unverkennbar hervorgetreten ist, läßt auf einen günstigen Verlauf der weiteren Verhandlungen schließen. -f.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirk Halberstadt.

Am 12. Juli, pünktlich Nachmittags 4 Uhr **Versammlung** im Vereinslokale: Ufermann, Westendorf. — Tagesordnung: 1. Vortrag des Telegraphenmeisters Krökel aus Magdeburg über: „Unsere heutige Telegraphie und Telephonie und deren Apparate". Hochinteressant! 2. Verschiedenes und Entgegennahme der Vereins- und Abonnementsbeiträge. 3. Ein hübsches Garten- und Sextett-Konzert. 4. Anschließendes Kränzchen. 5. Eventuelle Einlagen.

Alle Mitglieder und lieben Familien, sowie Kollegen werden hierdurch freundlichst eingeladen. **Der Vorstand.**

Grodrian.

Ortsbezirk 138. Halle a. Saale.

Sonntag, den 5. Juli, Vorm. 11 Uhr **Hauptversammlung** im kleinen Saale des „Prinzen Carl". — Tagesordnung: 1. Rechnungslegung. 2. Vorstandswahl. 3. Wahl eines Delegirten zum Verbandstage. 4. Geschäftliches.

Um recht zahlreiche Betheiligung wird gebeten. **Der Vorstand.**

Ortsverein Herbesthal.

Sonntag, den 12. Juli cr., Abends 8½ Uhr findet im „Hotel Herren" hierselbst die **Quartals-Versammlung** statt. Tagesordnung wird durch Circular bekannt gegeben. Zahlreiches Erscheinen dringend erwünscht. **Der Vorstand.**

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

für nachverzeichnete Zuwendungen zur allgem. Unterstützungskasse und für die sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins.

3,41	Mk.	von Herrn Bahnverwalter Vulpius in Oberrittersgrün aus dem Cigarren-Bezuge.
423,73	„	aus dem Abschlusse auf Fleisch- und Wurstwaaren, Jan. bis Mai ds. Js.
1,08	„	von Herrn Stat.-Assistent Timpe in Einsiedel, Auktions-Erlös für eine Tasse Kaffee.
12,—	„	Erlös für 10 kg Cigarren-Abschnitte (4,60 Mk. Ortsgruppe Flöha, 1,26 Mk. Herr B.-Insp. Tömlich in Frohburg, 0,36 Mk. Hebest. Leuben, 0,36 Mk. Ortsgruppe Schlettau, 0,25 Mk. Bureaudiener Wilsenach in Dresden, 1,16 Mk. Fahrgeld-Kassirer Nahrendorf in Gößnitz, 0,96 Mk. Herr Insp. Abendroth in Leipzig I, 1,80 Mk. Ortsgruppe Zeitz, 0,35 Mk. Ortsgruppe Meuselwitz, 0,38 Mk. Herr Bahnh.-Insp. Zimmermann in Bad Elster, 0,52 Mk. Unbekannt).
2,20	„	von Ortsgruppe Freiberg aus verschiedenen Bezügen.
7,11	„	„ „ Olbernhau, Uebersch. ein. Christbaumfeier.
15,—	„	„ „ Waldheim, aus dem Cigarren-Bezuge.
7,65	„	„ „ Radebeul, Ueberschuß eines Vergnügens.
1,45	„	Spielgewinn von Mitgliedern des Bezirks-Vorst. Leipzig.
—,42	„	von Herrn Aufseher Pflücke in Mutzschen.
210,83	„	aus d. Abschl. auf gebr. Kaffee Januar—März ds. Js.
11,05	„	von Ortsgruppe Bautzen aus dem Cigarren-Bezuge.
1,—	„	„ Herrn Aufseher Kirsten in Schweikershain.
127,62	„	aus Feuerversicherungs-Abschlüssen, I. Vierteljahr 1896.
16,09	„	von Ortsgruppe Görlitz aus dem Cigarren-Bezuge.
10,25	„	„ „ Dresden (0,28 Mk. Herr Stat.-Assistent Pusinelli in Dresden-N. I, 1,35 Mk. Herr Betr.-Sekretär Hahnewald, Hpt.-Buchh., 1,12 Mk. Herr B.-Ass. Ketzscher, Verk.-Bur., 7,50 Mk. von Ungenannt).
14,65	„	von Ortsgruppe Ehrenfriedersdorf aus dem Cig.-Bezuge.
8,—	„	„ „ Pirna desgl.
51,—	„	aus d. Abschlusse auf Suppen-, Erbstwurst- ꝛc. Präparate, Januar—März ds. Js.
—,30	„	von Herrn Stations-Assistent Pusinelli in Dresden-N. I.
19,40	„	v. Bezirksver. Lausitz, Gewinn aus Flügelrad-Kalendern ꝛc.
285,26	„	von Ortsgruppe Chemnitz: 281,36 Mk. aus dem Cigarren-Bezuge, 3,90 Mk. aus dem Bezuge von Cacao ꝛc.
14,35	„	von Herrn B.-Insp. Engemann in Dresden-N. I aus verkauften Cigarren-Abschnitten.
35,31	„	Erlös aus 29,42 kg Cigarren-Abschnitten (1,13 Mk. Herr Güterverwalter Brix und Sohn in Chemnitz, 1,— Mk. HH. Betr.-Sekr. Wurzel und Lein in Chemnitz, 6,40 Mk. Ortsgruppe Flöha, 0,48 Mk. Herr Exped.-Hilfsarb. Seydel in Oberlichtenau, 1,44 Mk. Herr B.-Insp. Pohle in Oschatz, 1,56 Mk. Herr Bahnh.-Restaur. Haase in Hohenstein-E., 3,30 Mk. Herren Bahnhofs-Insp. Kaurisch in Potschappel und Otto in Hainsberg, 0,18 Mk. Herr B.-Insp. Hüttig in Bautzen, 0,90 Mk. von Ortsgruppe Bischofswerda, 2,04 Mk. von Ortsgruppe Löbau, 1,44 Mk. Herr Assistent Jähne in Herrnhut, 4,44 Mk. Herr Heizh.-Vorst. Blättermann in Görlitz, 1,08 Mk. Ortsgr. Großpostwitz, 0,72 Mk. Herr B.-Insp. Dietze in Gößnitz, 1,56 Mk. Herr B.-Insp. Schwartz in Crimmitschau, 1,44 Mk. Ortsgr. Franzensbad, 0,60 Mk. Herr Betr.-Dir. Pfeiffer in Zwickau, 6,60 Mk. Ortsgruppe Reichenbach i. V.)
4,69	„	Erlös aus 4,69 kg Zinnstaniol (0,12 Mk. Ortsgruppe Glauchau, 0,25 Mk. Ortsgruppe Riesa, 0,15 Mk. Ortsgruppe Großenhain, 0,40 Mk. Ortsgr. Löbau, 1,75 Mk. Ortsgruppe Altenburg, 1,67 Mk. Ortsgruppe Leipzig, 0,12 Mk. Ortsgr. Plauen i. V., 0,23 Mk. Ortsgr. Werdau).
1283,85	Mk.	bisher auf 1896.

Chemnitz, den 27. Juni 1896. **Der Hauptvorstand.**

Digitized by Google

Nr. 28. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 9. Juli 1896. München.

Eine Frage.

Von E. B.

Soviel auch in neuester Zeit von Seiten der oberen Behörden Schritte gethan werden, die Lage der Arbeiter und Beamten des Betriebsdienstes zu verbessern, so sehr auch für diese zuvorkommenden Maßregeln gedankt werden muß, so wird man sich andererseits nicht verhehlen können, daß noch manchen Uebelständen abzuhelfen ist. In Folgendem sei versucht, eine Frage zu berühren und soweit als möglich zu erschöpfen, die in den betroffenen Kreisen schon vielfach erörtert wurde. Behufs einer wahrheitsgetreuen, sachlichen Darstellung wähle ich die Etatsverhältnisse einer bestimmten Staatsbahn bei Aufstellung der eingeflochtenen Beispiele.

Wir unterscheiden im gegebenen Fall drei Hauptkategorien, nämlich die Arbeiter und Beamten 1. des Bureaudienstes, 2. des Stationsdienstes und 3. des Maschinenbetriebsdienstes.

Bei einem Vergleich der Gehälter der beiden ersten Kategorien finden wir im Etat der betreffenden Verwaltung, daß die Leute des Bureaudienstes mit einem um 150 Mark höher gestellten Minimum in die Beamtenklasse einrücken als die des Stationsdienstes. Warum dieser Unterschied? Haben die ersteren eine bessere Vorbildung aufzuweisen als die zweiten? Haben die ersteren einen anstrengenderen Dienst? In beiden Fällen lautet die Antwort: „Nein"; — und was sodann die Dienstverhältnisse anbelangt, — und diese sind die maßgebenden Punkte für die berührte Frage — so wird jeder Eingeweihte bestätigen müssen, daß der Stationsdienst mit seinem anstrengenden Wechseldienst durchaus nicht geringere Anforderungen an Ausdauer und Gesundheit stellt als der Bureaudienst, — mag auch der letztere an seiner Einförmigkeit eine schlechte Seite besitzen.

Vergleichen wir weiterhin die zweite Klasse von Angestellten mit der dritten, den Stand des Stationspersonals mit dem des Maschinenpersonals! Die Maschinenführer sowohl, als die ihnen beigegebenen Heizer beziehen neben ihrem Gehalt, der dem des Stationsbeamten gleichsteht, — im Minimum übersteigt er ihn sogar — eine ansehnliche Summe von verschiedenen Prämien, die sie in Vierteljahrsraten gezahlt erhalten und die wir ihnen nebst den monatlichen Kilometergeldern von Herzen gönnen; aber warum, so fragen wir wieder, dieser Unterschied?

Mag der Dienst sein, welcher Art er will; — ob in der rothen Mütze am Bahnsteige, ob auf dem Rangirbahnhofe bei Wind und Wetter, ob auf dem Güterboden bei recht fühlbarem Froste — es bleibt sich gleich, Anstrengung hier, Anstrengung dort. Tagsüber mag die Sache noch nicht so gefährlich sein, aber während der Nacht ist sie es umsomehr.

Auf größeren Bahnhöfen wohnen die meisten Beamten in Privatlogis, welche oft recht weit vom Dienstorte entfernt sind.

Es wäre nun der Stellung eines Beamten nicht recht würdig, wollte er mit dem Kaffeekännchen in der Hand zum Bahnhofe wandern; — mit einem Nachsenden von Seiten der ja allezeit treusorgenden, hilfbereiten Ehehälfte ist's auch oft comme ci — comme ça; also bleibt dem Betreffenden nichts weiter übrig, als sich das für die Nacht Nothwendige zu kaufen. Soll er nun 12 Stunden lang beständig wach sein, was der Dienst, die Gewissenhaftigkeit in den meisten Fällen fordert, dann kann er sich nicht mit einem einfachen Butterbrot begnügen, — eine kräftige Speise ist ihm unbedingtes Bedürfniß, aber leider auch eine fühlbare Geldausgabe.

Kann sich nun zur Noth — aber nur zur Noth — der besser gestellte, dienstältere Betriebsbeamte dieses leisten, so sind doch die niederen Beamten, Weichenwärter und Packer zum Beispiel dazu nicht im Stande.

Bei Tag will die Familie und auch der Betreffende selbst die gewöhnlichen Mahlzeiten genießen; bei Nacht muß der Ernährer nochmals für seine leiblichen Bedürfnisse sorgen; — klein ist der Gehalt, — ergo woher nehmen? Woher? Nun, er kann sich einfach das nicht bieten, was der anstrengende Dienst, der den Weichenwärter beispielsweise stundenlang an seinen Posten bannt, mit vollem Ernst eigentlich für die Gesundheit fordert.

Könnte man hier nicht eine wohlthuende Aenderung schaffen? Oder stehen dabei viele der großen Hindernisse im Wege? Sicherlich nicht! Es wäre hier bestimmt am Platze, den Beamten, die im Wechseldienste auf den Stationen stehen, für die Nachtstunden eine entsprechende Zulage zu gewähren.

Der Schreiber dieser Zeilen kann hier gleichsam als schönes Vorbild anführen, daß die Steuerbeamten einer gewissen Uebergangsstation für jede Stunde, welche sie nächtlicherweile Dienst zu leisten haben, den Betrag von 60 Pfg. von ihrer Behörde gezahlt erhalten. Warum könnten die Eisenbahnen ihren Leuten, die doch allezeit treu und rührig im Dienste sind — auch bei Nacht und Nebel, bei den schlimmsten Unbilden des Wetters — nicht auch einen Beitrag gewähren?*) Unsere Parlamente würden gewiß eine dahin gehende Vorlage nicht abweisen, sondern würden diesen Akt ausgleichender Gerechtigkeit nur gutheißen. Hätte man übrigens schon früher hierfür gesorgt, so darf man überzeugt sein,

*) Wie verlautet, sind in Preußen neuerdings wenigstens hinsichtlich der Berechnung der Nachtgelder für das Lokomotiv- und Zugpersonal günstigere Bestimmungen in Aussicht genommen. Wäre Dasselbe nicht auch für die anderen Nachtdienst ausübenden Beamten durchzuführen?

Digitized by Google

die in manchem Bundesstaat zu bedenklicher Höhe emporgestiegene Unzufriedenheit unter den Betriebsbeamten wäre nicht so hoch gekommen.

Vorschlag zu einer Kautions-Bürgschafts-Kasse.*)

Nachdem in Nr. 26 der Deutschen Verkehrs-Blätter die Einrichtungen der Schweizerischen Bürgschaftsgenossenschaften näher erläutert und ihr Vortheil klargestellt ist, liegt der Gedanke nahe, ähnliche Einrichtungen auch im Vaterlande schaffen zu wollen. Dem stehen jedoch verschiedene Hindernisse entgegen, vor Allem paßt eine solche Kasse nicht recht in den Rahmen der deutschen Genossenschaftsgesetzgebung, dann aber sind die Bestimmungen über die Kautionsgestellung abzuändern, das ist z. B. in Preußen das Gesetz betr. die Kautionen der Staatsbeamten vom 25. März 1873. Dessen § 5 lautet: „Die Amtskautionen sind durch Verpfändung von auf den Inhaber lautenden Obligationen über Schulden des Staats oder des Deutschen Reichs nach deren Nennwerthe zu leisten. Die Verpfändung erfolgt durch Uebergabe zum Faustpfande". Wenn auch durch § 7 und Allerhöchste Verordnung nachgelassen ist, daß Kautionen bis 1500 Mk. durch Gehaltsabzüge in wenigstens 10 Jahren angesammelt werden dürfen, so genügt diese Erleichterung, wie die Erfahrung lehrt, nicht, eine Revision der Gesetzgebung erscheint daher ebenso wünschenswerth wie dringend. Die Nothwendigkeit dieser Maßregel mag durch nachstehende Punkte begründet werden:

1. Obwohl nach der Deutschen Civilprozeß-Ordnung vom 30. I. 77 (Art. 749) Diensteinkommen bis 1500 Mk. der Pfändung nicht unterliegen, werden von solchen Einkommen doch regelmäßige Abzüge zur Kautionsansammlung gemacht. Es kommen dabei Gehälter von monatlich 50—60 Mk. in Frage (Hilfsweichensteller, Stationsgehilfen).

2. Die Verhältnisse der Beamten gestalten sich durch Unglücksfälle, Krankheiten oder durch größere laufende Ausgaben bisweilen derartig, daß denselben die Kautionsabzüge drückend werden, selbst wenn das Einkommen 1500 Mk. übersteigt. Welche Pein muß z. B. ein redlicher Mann leiden, der die Kinder seiner Kollegen eine bessere Schule besuchen sieht, weil ihm die Mittel dazu durch die Kautionspflicht beschnitten sind.

3. Die Kaution ist nicht geeignet, leichtsinnige oder verbrecherische Beamte von Unredlichkeiten abzuhalten, sie kann also nur dem Zwecke dienen, den Fiskus gegen Kassenausfälle zu schützen.

4. Durch die Schmälerung des Einkommens, das — wie allseitig anerkannt worden ist — niemals splendid bemessen wird, wird im Gegensatz zu dem vorhergehenden Punkt die Versuchung zur Unredlichkeit verschärft.

5. muß der Vorgesetzte — soweit ein solcher vorhanden — mit seiner Kaution für die Unterstellten haften (weil er für die Amtsführung derselben mitverantwortlich ist). Ist aber der Vorgesetzte derartig beschäftigt, daß zu seiner Entlastung ein Bediensteter beigegeben werden muß, so kann er diesen nicht so beaufsichtigen, daß er Unterschlagungen im Voraus verhindern könnte.

6. Den Beamten wird gewöhnlich nicht die Wahl zwischen einem Amte mit oder ohne Kaution freigestellt, sofern die Kaution durch Abzüge entrichtet werden kann.

7. Veruntreuungen, bei welchen auf die Kaution zurückgegriffen werden muß, sind nur selten. Es erscheint daher jede Sorge hart, ganz besonders aber dem, welcher die moralische Kraft in sich fühlt, daß er nie Unredlichkeiten begehen wird.

8. In der Schweiz haben die Beamten sich zu Bürgschafts-Genossenschaften zusammengeschlossen, durch die der Zweck der Dienstkautionen vollkommen erreicht wird, ohne die Angestellten durch die ganz geringen Ausgaben (etwa 7—10 pro Mille der Kaution) zu belasten.

9. Das Kapital hat sich die Zwangslage der Beamten zu Nutze gemacht, um durch Vorstrecken der Gelder einen hohen Zinsfuß zu erzielen. Berechnet man, daß allein eins der ersten derartigen Institute in Berlin 2 Millionen, der Preußische Beamten-Verein $1^1/_4$ Million Mk. zu Kautionen vorgeschossen hat, wofür die Beamten über 88000 Mk. jährlich an Zinsen zu zahlen haben, so geht man wohl in dem Schlusse nicht fehl, daß jährlich mehrere Hunderttausend Mark aus den Besoldungstiteln in die Kassen der Kautionsinstitute fließen.

10. Was aber die Sache dringlich macht, ist der Umstand, daß durch scheinbar verlockende Anerbietung solcher Institute auch die Beamten, welche nicht gerade die Noth treibt, von der Ansammlung ihrer Kautionen, also vom Sparen abgehalten und andere verleitet werden, ihre gestellten Kautionen zu verkaufen, sowie, daß die Menge dieser Institute sich täglich vergrößert.

Alle die vorerwähnten Kalamitäten ließen sich durch Schaffung einer Bürgschafts-Kasse beseitigen, deren Einrichtung man sich etwa folgendermaßen denken kann (wobei auf die nothwendige Mitwirkung des Staates gebührend Rücksicht genommen ist):

Am Sitze jeder Oberbetriebsinspektion, jedes Oberbahnamts, jeder Direktion u. dergl. wird ein vom Staate ernannter Bezirks-Ausschuß niedergesetzt, der die Aufnahme 2c. der Mitglieder vornimmt, die Einziehung der Beiträge in die Wege leitet und überwacht, die Begleichung der Kassendefekte bis zu 100 Mk. verfügt, und alljährlich über seine Thätigkeit und den Stand der Kasse Rechnung legt. Für den ganzen Bereich jeder Staatsbahn wird ein Vorstand von der zuständigen Behörde ernannt, der aus einer bestimmten Anzahl von Mitgliedern besteht. Ein Theil des Vorstandes muß sich aus Mitgliedern der Kasse zusammensetzen und zwar in dem Verhältniß, daß die Vertreter der Mitglieder die Hälfte der Stimmen im Vorstand haben. Aufgabe des Vorstandes ist: die Festsetzung der Statuten, Verwaltung des Kassenvermögens, Aufstellung der Bilanz, Festsetzung der Beiträge, Entscheidung über Beschwerden gegen die Bezirks-Ausschüsse, Anweisung der Entschädigungen für Defekte über 100 Mark, Abnahme der Jahresrechnungen der Bezirks-Ausschüsse, und endlich ist er berechtigt, die Kasse vor Gericht zu vertreten und namentlich die Einklagung der

*) Mit Rücksicht auf diese voraussichtlich den VI. Verbandstag beschäftigende Frage seien auch die vorliegenden Ausführungen besonderer Beachtung empfohlen. D. Schriftl.

„Peppo."

Ein Eisenbahn-Original.

Von **Martin Lüttich.**

Ich stehe am offenen Fenster im kleinen, behaglichen Telegraphenbureau. Die Station liegt an einer der verkehrsreichsten Linien des westlichen Sachsens, im Herzen eines industriereichen Bezirkes und umgeben von Thälern und Höhen, die letzteren bewaldet von majestätischen Eichen und Buchen. Herein dringt die klare, würzige Frühlingsluft, die Dämmerung webt ihren unermeßlich großen, grauen Schleier über die Natur, leise und melancholisch weht der Abendwind — — — — es ist ein Bild tiefsten Friedens.

Da ertönen drei langgezogene Pfiffe, das regelmäßige, klappernde Rollen eines herannahenden Eisenbahnzuges wird vernehmbar, die wenigen, bisher wie Marionetten auf dem Bahnsteige stehenden Personen erhalten Leben, der Portier läutet die vielleicht jetzt in einem Kasperletheater ihr Dasein fristende Bahnsteigglocke, und herein in die Halle saust der Personenzug von R.....ch. Ein Pusten und Zischen der Maschine, das kurze, schleifende Geräusch der Karpenterbremse, dann das Oeffnen der Wagenthüren, verbunden mit dem Stimmengewirr der die Station ausrufenden Schaffner, und heraus aus dem Innern der Wagen eilen die Insassen: die einen in das Bahnhofs-Restaurant, um sich zu erfrischen, die andern nach den Hotelwagen, um möglichst schnell in die Stadt und damit zur Ruhe zu kommen. Es ist das regelmäßig wiederkehrende Treiben auf einer Eisenbahnstation. —

Der Personenzug hat 10 Minuten Aufenthalt, nach diesem verläßt er die Station, um auf einer von dieser in südlicher Richtung abzweigenden Nebenlinie der Endstation E. zuzueilen. Aus dem Vestibül des Bahnhofsgebäudes schreitet langsam und gebückt eine auffallende Persönlichkeit. Es ist ein alter Mann mit silberweißem Haar und ebensolchem Henriquatre; er trägt einen breitkrämpigen Filz tief in die Stirn gedrückt, beide Hände halten eine Art Tabulet, und indem er dem vordersten Wagen zuschreitet, ruft er unablässig: „Maccarone, Signore! Maccarone!" — Es ist „Peppo", der italienische Maccaronenhändler.

Philippo S....i! Von den Bewohnern des Städtchens und namentlich von den Eisenbahn- und Steuerbeamten kurzweg „Peppo" genannt. Ich sehe sie heut' noch vor mir, die aufgeschossene, hagere Gestalt, das menschenscheue und doch so gutmüthige Gesicht mit den ungezählten Falten, der hohen Denkerstirn, den weißen, gleich einer Maria-Stuartkrause den Nacken umschließenden Locken und dem tiefschwarzen, eine Welt von Empfindungen in sich bergenden Augenpaare. Ja, das waren die Augen eines Südländers, die Gluthaugen des Sohnes eines Klimas, unter dem es ewig grünt und blüht und wo der Mandoline schwärmerische Weisen beim Glase gelben, süßen Malvasiers die südländischen Leidenschaften bis zur Extase entfacht. Das hatte mir nämlich Peppo wiederholt erzählt, und da er es erzählte, da schlug auch ihm das Herz hörbar unter der alten, aber nichtsdestoweniger saubern Mascochiweste.

Digitized by Google

Leistungen für Defraudanten vorzunehmen, sofern eine solche Klage Aussicht auf Erfolg verspricht.

Es ist hierbei davon ausgegangen, daß die Kasse umso sicherer fundirt ist, je mehr Mitglieder sie hat, und ihre Ausgaben sich daher umso gleichmäßiger gestalten.

Zur Aufnahme in die Kasse ist jeder Bedienstete berechtigt, der eine Kaution unter 3000 Mark zu stellen hat, sofern nicht Verhältnisse vorliegen, welche ein Versagen der Mitgliedschaft für angezeigt erscheinen lassen und die auch später eine Kündigung zur Folge haben würden. Durch die Aufnahme verpflichtet sich jedes Mitglied, die vom Vorstande festgesetzten Beiträge ohne Weiterungen zu bezahlen und für die Verpflichtungen der Kasse bis zur Höhe seiner Kaution haftbar zu sein. Mitglieder mit höheren Kautionen aufzunehmen, scheint nicht opportun, da die Kasse nur dem dringenden Bedürfnisse abhelfen soll. Durch diese Einschränkung genießen die Beamten mit kleinen Gehältern sämmtlich den Vortheil, ohne daß die Kasse große Verluste zu fürchten hat, weil ihren Mitgliedern nur kleine Summen durch die Finger gehen.

Um ihre Ausgaben leisten zu können, erhebt die Kasse Beiträge, die auf eine oder mehrere Raten festgesetzt sein können. Die Gesammtleistungen übersteigen 3 Proz. der Kaution jedes Mitgliedes nicht. Wie schon in „Bürgschaftsgenossenschaften der Schweiz. Verkehrs-Beamten" dargethan, reichen die Zinsen eines Reservefonds für sämmtliche Ausgaben, wenn dieser Fonds 1 Proz. der Gesammtkautionen beträgt. Um jedoch ganz sicher zu gehen und den Verhältnissen, welche in jedem Staate anders liegen, Rechnung zu tragen, empfiehlt sich die Aufstellung einer Statistik, die wenigstens 10 Jahre umfaßt und durch die festgestellt wird:

1. wieviel Bedienstete kautionspflichtig sind und wie sich die Zahl derselben auf die einzelnen Kautionssummen vertheilt;

2. wieviel Fälle von Unterschleifen vorgekommen sind, wie hoch sich diese Summen im Einzelnen und Ganzen belaufen und wieviel davon durch Rückgriff auf die Kaution hat gedeckt werden müssen;

3.*) wieviel Beamte zur Zeit ihre Kautionen durch Dritte haben bestellen lassen und wieviel die dadurch bisher entstandenen Unkosten — einmalige oder laufende — betragen;

4.*) wieviel Bedienstete einer solchen Kasse beitreten würden.

Auf Grund dieser Statistik würden die Beiträge zu normiren sein, dabei dürfte sich herausstellen, daß z. B. für die preußischen Staatsbahnen ein Beitrag von 2 Proz. reichlich langt.

Es darf als selbstverständlich vorausgesetzt werden, daß Erstattungen zu Recht erhobener Gelder ausgeschlossen sind und eine Gewinn- oder Ueberschußvertheilung nicht stattfindet. Hat der Reservefonds eine gnügende Höhe erreicht, so würden die Beiträge zu ermäßigen und schließlich ganz zu erlassen sein, auch könnten Mitglieder mit höheren Kautionen aufgenommen werden.

Es werden viele Leser dieser Zeilen der Meinung sein, daß zwar eine solche Kasse ganz schön, aber der Zeitpunkt zur Errichtung noch nicht gekommen sei. Wann aber wird diese Zeit kommen? Wird sie überhaupt von selber kommen? Fast jeder Bedienstete stellt ohne Weigerung seine Kaution; kann man da erwarten, daß unsere hohen Behörden bei der Verschiedenheit der privaten Verhältnisse der Beamten, trotz allen Wohlwollens und aller Fürsorge, jemals einen Einblick erhalten, welche Sorge und Entsagung oft mit Gestellung der Amtskaution verknüpft ist? Was wir erstreben, ist nichts weiter als dieser Einblick in die privaten Verhältnisse der Einzelnen, als eine Schutzwehr für das Ansehen des Beamtenstandes und die Unterbindung eines Krebsschadens, welcher eben diesem Stande aus den Kautions-Instituten droht. Es naht schon die Zeit, wo die Aktien solcher Unternehmungen auf den Börsenmarkt geworfen werden! Aktien, die mit den Geldern verzinst werden, welche der Staat für Gehaltsaufbesserungen seiner Beamten ausgiebt!

X.

*) Diese Erhebungen könnten damit verbunden werden, um die Nothwendigkeit einer Aenderung zu begründen.

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk.

Neben Oesterreich, welches durch seine Eisenbahnbauten in Bosnien und in der Herzegowina die große Leistungsfähigkeit der Schmalspur in überzeugender Weise darlegte, steht als muthiger und erfolgreicher Vorkämpfer für diese Spurweite das dicht bevölkerte, hochindustrielle Sachsen. Dienen die Schmalspurbahnen Bosniens vornehmlich als Pioniere der modernen Kultur, so erscheinen jene Sachsens ausschließlich berufen, in Ergänzung des ausgebildeten und vollendeten normalspurigen Haupt- und Nebenbahnnetzes zur Hebung des allgemeinen Volkswohlstandes beizutragen. Mit welchen Mitteln dieses wichtige Ziel erstrebt wird und in welchem Umfange die Schmalspurbahnen Sachsens ihrer bedeutsamen Aufgabe gerecht wurden — über diese beiden, für die weitesten Kreise interessanten Fragen giebt die vor Kurzem veröffentlichte zweite Auflage des Werkes: „Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen"*) eingehenden Aufschluß. Dieselbe liefert uns auch die Daten für die nachfolgenden Mittheilungen:

Wie in vielen andern Staaten, trug man auch in Sachsen dem Bedürfnisse der Anlage von Lokalbahnen zunächst durch die Einführung des sekundären Betriebes auf Nebenbahnen Rechnung. Am 15. Oktober 1878 wurde derselbe im Sinne der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 1. Juli 1878 auf fünf Linien von zusammen 46,57 Kilometer Länge zur Anwendung gebracht; es handelte sich hierbei in der Hauptsache nur um die Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit auf 15 Kilometer in der Stunde, wobei jedoch zu bemerken ist, daß auf einigen dieser Linien später wieder aus Rücksichten auf den Fahrplan eine mäßige

*) Im Auftrage des königl. sächsischen Finanzministeriums und nach amtlichen Quellen bearbeitet von Oberfinanzrath Ledig und Rechnungsrath Ulbricht. Mit 40 Blatt Zeichnungen, 1 Uebersichtskarte und 1 graphischen Darstellung. Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis 12 Mark, geb. 13,50 Mark.

Um die feingeformten Lippen legte sich ein wehmuthsvoller Zug, die Rechte gestikulierte heftig in der Luft, und mühsam rangen sich dann die Worte aus der Brust: „Italien, — Italien! O, mein wunderschönes Heimathland. Nur noch einmal möchte ich dort athmen — — ein einziges Mal" — Nach diesem Ausbruche eines sehnenden Herzens folgte in der Regel eine mehrere Minuten währende Apathie, dann aber nahm das Antlitz wieder die alten friedliebenden Formen an, ein wundersamer Ausdruck von Kindlichkeit glättete die Falten, und nun war der Augenblick gekommen, wo Peppo gesprächig wurde. Wer es da verstand, nicht durch vieles Sprechen, wohl aber durch gewinnende Herzlichkeit den sonst sehr zurückhaltenden und wortkargen Alten warm zu machen, dem lag darauf das Leben dieses Mannes vor Augen wie ein aufgeschlagenes Buch. Und fürwahr, es war eine Geschichte, reich an tiefen Einblicken in das Seelenleben eines Menschen, eine Geschichte von Arbeit, Duldung und Rechtschaffenheit, entsprossen einem alten Lied — und das doch ewig neu.

Peppo galt allgemein als ein Original. Drei Eigenschaften waren es, die ihn bei Jung und Alt dazu stempelten: sein südländisches, an die Garibaldischen Freischärler erinnerndes Aeußere, sein tiefernster, ewig gleichbleibender Gesichtsausdruck und das Halten von Selbstgesprächen, wenn er sich unbeobachtet glaubte. Aus seinem faltigen Gesicht war schwer herauszulesen, ob er einen Schabernack der immer fidelen Garçons im Bahnhofs-Restaurant krumm oder gerade nahm, es gehörte schon ein längeres Studium dazu, aus diesen so ernsten und doch auch wieder so liebevollen Zügen einen Wechsel der Empfindungen herauszulesen. In milden Worten beantwortete Peppo einen jeden Spaß, und unbegrenzte Achtung hegte der Alte vor allen Eisenbahnbeamten, die er in sein Herz geschlossen zu haben schien und die wiederum ihrerseits den Italiener lieb gewonnen hatten. An der sogenannten „Eisenbahnerecke," einem im Bahnhofs-Restaurant für alle Beamte reservirten Stammtisch, konnte man tagtäglich Peppo inmitten seiner Eisenbahner, sowie der Steuer- und Gensdarmeriebeamten antreffen, er sprach wenig, lächelte aber doch über die mitunter recht drastischen Späße seiner Tischnachbarn. Woher er stammte, darnach fragte Niemand mehr, es wußten auch nur die Wenigsten, nicht einmal seinen Namen wußten sie. Bekannt war nur, daß der Alte im Bahnhofgebäude und an den durchfahrenden Eisenbahnzügen an die Reisenden seine Süßigkeiten ausbieten durfte, was ihm jedenfalls so viel einbrachte, um bescheiden davon leben zu können. Peppo hatte eine kleine Junggesellenwohnung in der Ostvorstadt inne, er war eine sympathische Erscheinung und nicht ohne tiefes Wissen, außer seiner Muttersprache konversirte er ebenso geläufig das Französisch, mit dem Deutschen freilich wollte es nicht so recht gehen. Wenn man bei dem Italiener von einer Leidenschaft sprechen konnte, so war dies nur in Bezug auf ein unablässiges Rauchen seiner eigenhändig und mit einer unglaublichen Virtuosität gedrehten Cigaretten, im Uebrigen war er ebenso anspruchlos wie sein Aeußeres.

* * *

Gehen wir um Jahrzehnte zurück.

Digitized by Google

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit stattgefunden hat. Im Uebrigen beschränkten sich die Betriebsänderungen auf die Verminderung des Personalbestandes, die Vereinfachung des Signaldienstes, die Beseitigung der Schlagbäume, den Wegfall der ersten Wagenklasse u. s. w. Im Laufe der Zeit kam zu diesen als Hauptbahnen ausgebauten Linien noch eine Reihe von Bahnen gleichen Charakters, auf denen der Sekundärbetrieb zur Einführung gelangte. Die Gesammtlänge dieser Linien beträgt rund 450 Kilometer.

Mit dem Baue von Sekundärbahnen im eigentlichen Sinne des Wortes begann Sachsen im Jahre 1880, zu welcher Zeit die erste vollspurige Sekundärbahn, die circa 15 Kilometer lange Linie Pirna-Berggießhübel eröffnet wurde. Die erste Bahn mit schmaler Spurweite (0,75 Meter) war die Linie Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf, deren erste Theilstrecke am 17. Oktober 1881 dem allgemeinen Verkehre übergeben wurde. Gegenwärtig stehen 17 Schmalspurbahnen mit zusammen 327,42 Kilometer Länge im Betriebe, und zwar:

	Kilometer lang
Wilkau-Saupersdorf-Wilzschhaus (1881)	34.30
Hainsberg-Kipsdorf (1882/83)	25.51
Oschatz-Döbeln mit Mügeln-Nerchau-Trebsen (1884,85 und 1888)	54.85
Radebeul-Radeburg (1884)	16.55
Klotzsche-Königsbrück (1884)	19.49
Zittau-Markersdorf (1884)	13.52
Mosel-Ortmannsdorf (1885)	13.94
Potschappel-Wilsdruff (1886)	10.90
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Herold-Thum (1886)	15.81
Schönfeld-Geyer (1888)	9.04
Grünstädtel-Oberrittersgrün (1889)	9.36
Mügeln-Geising-Altenberg (1890)	36.10
Oschatz-Strehla mit Elbkaibahn in Strehla (1891/92)	11.81
Wolkenstein-Jöhstadt-Landesgrenze (1892/93)	24.33
Taubenheim-Dürrhennersdorf (1892)	12.04
Hetzdorf-Eppendorf (1893)	9.77
Herrnhut-Bernstadt (1893)	10.10

Außerdem sind derzeit innerhalb des sächsischen Bahnbereiches noch folgende Bahnen mit der Spurweite von 0,75 Meter zum Baue genehmigt:

	Kilometer lang
Cranzahl-Oberwiesenthal	17.6
Kohlmühle-Hohnstein	12.6
Mulda-Sayda	16.2
Wilzschhaus-Carlsfeld	7.3

Die Mehrzahl aller Schmalspurbahnen zählt zu der Gattung der Sackbahnen; bemerkenswerth aber bleibt es, daß drei Bahnen, und zwar Oschatz-Döbeln-Nerchau-Trebsen, Wilkau-Wilzschhaus und Taubenheim-Dürrhennersdorf Verbindungen von Hauptbahnlinien miteinander herstellen. Allerdings kommen sie auch in letzterer Eigenschaft für den durchgehenden Verkehr nicht in Betracht, sondern finden ihre Bestimmung lediglich in der Bedienung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse. Um dieser Aufgabe nach Möglichkeit entsprechen zu können, wurden die meisten Bahnen so weit als thunlich dem Laufe öffentlicher Straßen angeschlossen, indem man sie theils auf diesen selbst, theils neben denselben auf besonderem Bahnkörper anlegte.

A. Konstruktionsverhältnisse.

Selbstverständlich war man bei der Anlage der Schmalspurbahnen ganz besonders bestrebt, den Bahnkörper in den Neigungs- und Richtungsverhältnissen, namentlich in eng gewundenen Flußthälern, dem gegebenen Gelände anzupassen. Bei den vollspurigen Bahnen finden sich die Bögen mit Halbmessern von 300 bis 1500 Meter am häufigsten; bei den schmalspurigen Bahnen kommen derartige Krümmungen nur in bescheidenem Umfange vor (3 bis 8 Proz. der Länge sämmtlicher in Krümmungen liegender Strecken), dagegen befinden sich mehr als 87 Proz. in Bögen mit Halbmessern von weniger als 300 Meter. Bei den älteren Linien wurde mit den Halbmessern bis auf 50 Meter herabgegangen; bei den neuesten Schmalspurbahnen sind kleinere Halbmesser als 100 Meter auf der freien Strecke im Allgemeinen nicht mehr zur Anwendung gelangt, weil die schärferen Bögen einerseits einen starken Verbrauch an Schienen, andererseits größere Unterhaltungskosten und Betriebserschwernisse verursachten.

Auch im Hinblicke auf die Steigungsverhältnisse zeigen die schmalspurigen Bahnen Sachsens eine weitgehende Anschmiegung an die Bodengestaltung. Bei den vollspurigen Bahnen nehmen die Strecken mit Steigungen zwischen 5 und 10 pro Mille nahezu 41 Proz. der Gesammtlänge der Bahnen ein, während bei den schmalspurigen Bahnen die Steigungen von 12,5 bis 25 pro Mille in ausgedehntem Maße Anwendung gefunden haben; von der Gesammtlänge aller Schmalspurbahnen liegen nämlich 24,44 Proz. in Steigungen von 12,5 bis 16,67 pro Mille (1 : 80 bis 1 : 60) und 25,11 Proz. in solchen von 61,67 bis 25 pro Mille; die stärkste Steigung beträgt bei letzteren 1 : 30. (Fortsetzung folgt.)

Prüfungswesen.

Baden. Fragen aus der Assistenten-Prüfung. 2. Abtheilung. (Fortsetzung.)

C. Eisenbahnfahrdienst sammt Signalwesen.

1. Welche Bestimmungen enthalten die Fahrdienstvorschriften hinsichtlich der „Belastung der Züge“?
2. Welche Vorschriften bestehen für die Ausfertigung von Vorsichtsbefehlen und für Weisungen an das Zugspersonal in Bezug auf Fahrplanänderungen?
3. Zufolge welcher Signale müssen die Bremsen eines Zuges geschlossen werden, und wann sind die Bremsen auch ohne ein gegebenes Signal nach Bedürfniß anzuziehen und zu schließen?
4. Welche Bestimmungen gelten bezüglich der Benützung der Gleise in Stationen, und was ist in dieser Beziehung vorgeschrieben?
5. Welches Verfahren ist bei Verlegung von Zugskreuzungen einzuhalten?
6. Welches sind die Rangirsignale und welches die Signale des Zugspersonals?

Was bedeuten dieselben?

An der Bahnlinie des Mittelmeernetzes Florenz—Pisa—Livorno, an dem Abzweigungspunkte nach Livorno—Terretta und Livorno—Martitima, liegt rechter Hand vom Schienenstrange inmitten des duftigsten Grüns und umsäumt in der Ferne von den Höhenzügen eines gewaltigen Bergriesen der italienische Marktflecken B. Hochstämmiger, dunkler Wald, ohne Buschwerk oder Unterwuchs begrenzt die südliche Lisiere des Städtchens, während nach dem Bahndamme zu und entlang desselben auf Stunden bis zur langgestreckten Thalsohle saftige grüne Wiesen und stellenweise Orangenbäume das südländische Bild vervollständigen. Vom kleinen Bahnhofe aus, der wunderbarschön in der Citta Nuova — der Neustadt — gelegen, genießt das entzückte Auge einen unbegrenzten Ausblick in eine von Getreidefeldern und blühender Kleesaat überwucherten Gegend, dazwischen heraus lugen graue Schiefer- und schreiendrothe Ziegeldächer, hie und da überragt von dem Kirchthurme eines größeren Kirchspieles. Das Auge, welches prüfend auf den landschaftlichen Reizen ruht, wird dann und wann geblendet durch einen glitzernden Streif, der sich dahinzieht, es ist ein kleiner, nicht schiffbarer Fluß und kreuz und quer mit diesem laufen gleich grauen Seilen ungezählte Straßen und Wege.

Der Marktflecken liegt weitab vom geräuschvollen Treiben der großen Heerstraße, mitten im Land, die Bewohner treiben vornehmlich Gartenbau und Feldwirthschaft, und ein großer Theil derselben steht im Dienste des reichen Gutsherrn. Der prächtige Herrensitz gehörte ursprünglich einer fürstlichen Familie. Das dazu gehörige Schloß wußte Vieles zu erzählen von fröhlichen Jagdgelagen, von toller Lust und Uebermuth seiner Besitzer, das Innere des Schlosses barg eine Fülle kostbarer Alterthümer, seltener Antiken und gesammelten Waidmanns-Heiligthümern. Früher zogen stolze Herren und wunderbar reizvolle Frauengestalten hier ein und aus, die Mauern hallten wieder von eitel Lust und Freude, und eine geheimnißvolle Romantik wob sich um den Herrensitz. Dann aber, Jahrzehnte später, zog der Geist einer neuen Zeit, Arbeitslust und Schaffenstrieb in die Räume ein, die Besitzer wechselten und der letzte derselben machte allen Grund und Boden nutzbar, die neuesten landwirthschaftlichen Maschinen wurden aufgestellt, der halbe Marktflecken wurde angeworben, und der Betrieb landwirthschaftlicher Erzeugnisse entfaltete sich, der bald weithin bekannt wurde und welcher seinem Besitzer den Ruf eines außerordentlich tüchtigen Oekonomen einbrachte. Die Beförderungsmittel der alten Schule genügten bald nicht mehr, um die Produkte in das Absatzgebiet der großen Verkehrszentren zu überführen, und als die bezeichnete Bahnlinie erbaut wurde, erhielt auch der Marktflecken B. seinen Bahnhof, und nun blühte der Wohlstand der Bewohner, einem zufriedenen, loyalen Völkchen, das sich den Teufel um allen Hader und Zwietracht in der Welt scheerte.

Das war Peppo's Heimath, und der Stationsvorstand in B. war Peppo's Vater. In diesem lebte ein ungestillter Drang nach Vorwärtskommen. Wie alle italienischen Eisenbahnbeamten der alten Schule, so hatte Peppo's Vater seine Carriere auf der untersten Stufe begonnen, durch rastlosen Fleiß und minutiöse Pünktlichkeit in allen Dienstobliegenheiten wußte der Beamte di

Digitized by Google

D. Personen- und Abfertigungsdienst.

1. Welche Vorschriften bestehen bezüglich der Oeffnung und Beaufsichtigung der Warteräume? Wer hat ein Recht auf deren Benützung, was ist bezüglich des Abrufens in Warteräumen und Bahnhofswirthschaften vorgeschrieben?

2. Wann ist mit dem Verkauf der Fahrkarten zu beginnen und bis wann ist er fortzusetzen? Soll jede verlangte Karte ohne Weiteres abgegeben werden oder von welchen Gesichtspunkten hat sich der Beamte dabei leiten zu lassen? Werden nur Karten abgegeben, die zur Fahrt von der eigenen Station ab berechtigen? Kann und soll der Schalterbeamte ausgegebene Karten wieder zurücknehmen und was ist mit solchen zu thun?

3. Bestehen behufs der Ausgabe in solchen Fällen, wo der Reisende in tarifmäßig zugelassener Weise im inneren badischen Verkehr einen anderen Weg zwischen zwei Stationen befahren will, als denjenigen, der durch seine Fahrkarte verzeichnet ist, besondere Fahrkarten oder werden die Fahrtausweise handschriftlich ausgefertigt. Wie sind diese Fahrkarten und Fahrtausweise beschaffen? Welche Einträge sind auf letzteren zu vollziehen und wie findet die Taxeberechnung statt?

4. Sind für die Beförderung von Gefangenen, Geisteskranken und Siechen besondere Einrichtungen getroffen, und unter welchen Bedingungen und Voraussetzungen ist deren Benützung solchen Personen gestattet?

E. Güterabfertigungsdienst.

1. Wie ist bei der Verwiegung solcher Wagen (einschließlich Doppelladungen) zu verfahren, deren Radstand größer ist als die Brückenlänge der auf der Verladestation vorhandenen Gleiswaage?

2. Wann muß einer Sendung der durch die Verkehrsordnung, wann der durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgeschriebene Frachtbriefe beigegeben werden? In welchen Fällen steht es dem Ermessen des Absenders frei, ob er das eine oder das andere dieser Formulare verwenden will?

3 Inwieweit unterliegt Branntwein innerhalb des Gebietes der Branntweinsteuergemeinschaft einer steuerlichen Kontrole?

Welche steuerlichen Begleitpapiere kommen hierbei in Betracht und welche Verpflichtungen erwachsen der Eisenbahn durch die Beigabe solcher Urkunden bei Branntweinsendungen?

4. Welche besonderen Vorschriften sind hinsichtlich der Meldung und Zuweisung der langen offenen Güterwagen getroffen?

(Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Preisertheilung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Auf Grund der in Folge Preisausschreibens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins vom März 1894 eingereichten Bewerbungen sind von dem nach den bestehenden Bestimmungen hierzu berufenen Preis-Ausschusse folgende Preise zuerkannt worden: Ein Preis von 7500 Mk. dem Oberbaurath Herrn A. Klose in Stuttgart für sein verbessertes System von Radial-Lokomotiven. — Je ein Preis von 3000 Mk.: 1. der Direktion der Ausführungen für Eisenbahn-Oberbau, Abtheilung „Stoßfangschiene“ in Berlin für die verbesserte Schienenstoß-Verbindung, genannt „Stoßfangschiene“. 2. Der Lokomotivfabrik Krauß & Co. in München für ihr kombinirtes Drehgestell für Lokomotiven. — Je ein Preis von 1500 Mk.: 1. dem Inspektor Herrn A. Prasch in Wien für eine neuartige Signalkontrole. 2. Dem Oberinspektor Herrn F. Gattinger in Wien für seine Gewitterschutzvorrichtung. 3. Dem Regierungsbaumeister Herrn Leschinsky in Breslau für seine selbstthätige Sicherung der Fahrstraße beim Durchfahren eines Zuges gegen verfrühte Umstellung der Weichen. 4. Dem Maschinendirektor-Stellvertreter Herrn Belcsak in Wien für eine Wagenthür mit zweifacher Drehungsrichtung. 5. Dem Eisenbahn-Bauinspektor Herrn F. Maiß in Berlin für seine Verbesserungen an Lokomotivpfeifen und deren Gestängen. 6. Dem Regierungsrath Herrn Kemmann in Berlin für sein Werk „Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen“. 7. Dem Bureau-Vorstand Herrn E. Rank in Wien für sein Werk „Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirthschaft und Verwaltung“. 8. Dem Regierungs- und Baurath Herrn von Borries in Hannover und den Hinterbliebenen des Herrn Geheimen Bauraths Büte in Magdeburg für das Werk „Die Nordamerikanischen Eisenbahnen in technischer Beziehung“. 9. Dem Generaldirektionsrath Herrn Dr. Röll in Wien für seine „Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens“. 10. Dem Geheimen Oberregierungsrath Herrn Dr. Gerstner in Berlin für sein Werk „Internationales Eisenbahn-Frachtrecht“.

Das Eisenbahnregiment Nr. 1 stellt im rechtsseitigen Rheinstromarme zwischen Castel und der Petersaue Pontonbrücken her, über welche Feldeisenbahnen gelegt werden. Zu der jetzt fertigen ersten Brücke sind etwa 70 eiserne Pontons verwandt, die etwa in 1 Meter Abstand von einander in schnurgerader Linie über den betreffenden Rheinarm gespannt sind. Jedes einzelne Ponton ist vorn und hinten verankert. Der Belag der Brücke ist aus schweren Bohlen gebildet, die in einer doppelten Balkenlage eingekeilt sind. Eiserne Klammern und Holzkeile bilden den sichern Verschluß, ohne daß ein Nagel zur Anwendung gekommen wäre. Ueber die Brücke führt, in Querbalken eingekeilt, eine dreifache Balkenreihe, der Bahnunterbau, auf dem die eisernen Schwellen und die Gleise ruhen. Die Brückenköpfe liegen in Erdeinschnitten und sind ganz aus mächtigen Balken gezimmert; ebensolche sind als Träger der Brückenköpfe in den Fluß eingerammt. Auch eine Einfriedung, bestehend aus ausgespannten Tauen und eine Laternenbeleuchtung fehlen der Brücke nicht. Sie wird mit kleinen Lokomotiven und Wagen befahren und ist so fest, als ob sie für die Ewigkeit gezimmert wäre.

Uebung im Aus- und Einparkiren von Truppen in Bayern. Am 23. Juni fand zwischen den Stationen Hohenschäftlarn und Ebenhausen der Isarthalbahn eine Uebung im Ein- und Ausladen auf geneigter Strecke statt. Das theilnehmende Detachement bestand aus einem Bataillon des 1. Inf.-Reg., einem Zug des 1. Feld-Art.-Reg. mit zwei Geschützen und einem Zug des 1. Schweren Reiter-Reg., das Ganze unter Kommando des Kommandeurs des 1. Inf.-Reg., Oberst Rittmann. Die Hinfahrt war vom Isarthalbahnhof mit zwei Sonderzügen zu im Ganzen

---

Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten auf sich zu lenken, er avancirte entgegen dortigen Verhältnissen ziemlich rasch. Die Mutter Peppo's war eine verständige, gesetzte Frau, das Ideal einer vollkommenen Gattin. Bei ihr vereinigten sich Schönheit und Herzensgüte zu einer Tugend. Der Gatte und das einzige Kind waren der Mutter irdische Glückseligkeit, alle Zärtlichkeit eines beglückten Mutterherzens ergoß sich gemeinschaftlich auf beide. Peppo wuchs heran als ein prächtiger Junge, gehütet und gepflegt von einem heißgeliebten Elternpaare. Bekanntlich läßt der Elementarunterricht an kleinen, italienischen Provinzialschulen viel zu wünschen übrig, um das Fehlende zu ersetzen, genoß Peppo besonderen Unterricht durch einen armen Mönch, und später schickte ihn der Vater in ein Gymnasium. Während der letzten Ferien im elterlichen Hause reifte in Peppo der Entschluß, sich dem landwirthschaftlichen Studium zu widmen, der Verkehr im Gutshof zu B. hatte mitbestimmend darauf eingewirkt. Die Eltern billigten das Vorhaben und nach mit Auszeichnung bestandener Reifeprüfung auf der landwirthschaftlichen Hochschule in M.....d kehrte Peppo als ein hoffnungsvoller, lebensfroher Jüngling ins elterliche Haus zurück. Als Scholar bezog er wenige Tage darauf im Wirthschaftshause ein kleines, bescheidenes Stübchen, und durch den Gutsherrn sollte er dann die praktische Weihe für seinen Beruf empfangen. Schnell und leicht überwand der junge Oekonom die erste Zeit aufreibender Thätigkeit, wenn die Erde blühte und die Vöglein ihr lustiges Lied sangen, da sah man ihn vom frühen Morgen bis spät Abends auf dem Felde unter den Leuten, die den Boden urbar machten; zur Station kam er ganz wenig, nur ab und zu konnte er auf kurze Zeit die Eltern besuchen. Auf diese Weise verstrich das erste Jahr. . .

(Fortsetzung folgt.)

Humoristisches.

Eine jener ergötzlichen Secundärbahngeschichten, wie sie den „Fliegenden Blättern“ willkommenes Material bieten, hat sich kürzlich auf der Strecke Magdeburg—Coburg abgespielt. Die Insassen des Mittagszuges wurden auf der Fahrt von Coburg nach Magdeburg in nicht geringe Aufregung versetzt, als plötzlich mitten auf freiem Felde, zwischen Büden und Woltersdorf, der Zug anhielt. Man vermuthete allgemein ein Unglück und harrte ängstlich der kommenden Dinge. Als Ursache der Fahrtunterbrechung stellte sich jedoch bald heraus, daß aus dem Packwagen des Zuges ein Kinderwagen verloren war. Nun wurde schnell die Bergung dieses unentbehrlichen Gefährts vorgenommen, dagegen war die zugehörige „Flasche“ trotz eifrigen Suchens zuerst nicht wiederzufinden, bis es dem Schaffner G. glückte, auch diesen Ausreißer aufzustöbern und an seinen ursprünglichen Platz zurückzulegen. Nachdem dann Alles wieder in Ordnung war, dampfte der Zug weiter.

Seine Ansicht. Student (welcher an einen daherkommenden Bahnhofs-Nachtwächter aneckt): „Sind Sie satisfaktionsfähig?“ — Bahnhofs-Nachtwächter: „Naa, aber warten 'S noch a Jahrl, nacha müssen die Neuang'stellten auch's Gymnasium absolvirt haben.“

Digitized by Google

25 Wagen erfolgt und zwar um 8 Uhr Morgens. Das Ausparkiren fand an dem Einschnitt zwischen Hohenschäftlarn und Ebenhausen statt. Nach Beendigung der Uebung wurden die Truppen wieder in zwei Sonderzügen von Ebenhausen aus zurückbefördert. Die Uebung ging ohne jeden Unfall vor sich. Die Isarthalbahndirektion hatte alle nothwendigen Maßregeln getroffen, um jede Verkehrsstörung zu vermeiden.

Der seltene Fall eines Blitzschlages in Eisenbahnschienen hat sich bei einem kürzlich niedergegangenen Gewitter in Herold bei Chemnitz ereignet. Ein Beamter, der gerade die Strecke beging, wurde zu Boden geworfen, kam aber im Uebrigen mit dem bloßen Schrecken davon. Dagegen wurde der im Zimmer der Station Oberherold arbeitende Assistent betäubt, so daß er erst nach etwa zehn Minuten wieder zur Besinnung kam. Durch den Blitzschlag war ihm ein Bein gelähmt worden. Fleißiges Reiben und Ziehen des Beines bewirkten, daß die Lähmung allmählich wieder verschwand.

Unfall. Auf Bahnhof Dinkelscherben (Bayern) verunglückte der Postbote Brandauer. Er wollte bei Einfahrt des Zuges Nr. 116 mit seinem Postkarren das Gleis überfahren, wurde aber von der Maschine erfaßt und blieb schrecklich zerstückelt todt am Platze. Der Postkarren wurde von der Maschine zertrümmert.

In Folge Funkensprühens einer Lokomotive, welche immer dann — manchmal wohl auch nicht mit Unrecht — als Grund vorhalten muß, wenn es keine andere Erklärung für ein in der Nähe der Bahnlinie ausbrechendes Feuer giebt, war im Artilleriedepot Nr. 3 in Metz ein Brand ausgebrochen, welcher eine Menge Zünder und Schießbaumwolle entzündete. Es wurde dadurch eine Explosion verursacht, die unter den in der Nähe befindlichen Personen arge Verheerungen anrichtete; zwei Unteroffiziere, ein Arbeiter und ein Knabe wurden getödtet und zahlreiche Personen schwer verwundet. Die auf der Diedenhofener Linie fahrenden Züge konnten wegen der für sie bestehenden Gefahr nicht verkehren.

Verhalten der finländischen Bahnen bei der russischen Krönungsfeier. Die russischen Zeitungen haben es übel vermerkt, daß die Bahngebäude auf den finländischen Eisenbahnen während der Krönungsfeierlichkeiten nicht beflaggt worden sind. Als die Verwaltung der finländischen Eisenbahnen deshalb von verschiedenen an den Bahnlinien wohnenden Russen interpellirt wurde, gab sie die Antwort, daß erstens die Beflaggung der Gebäude in Finland nicht üblich sei, und daß zweitens keine Mittel zur Beflaggung vorhanden gewesen seien. Russische Chauvinisten suchen die Gründe natürlich ganz anderswo.

Literarisches.

A. Hartleben's Eisenbahnkarte der Oesterr.-Ungarischen Monarchie. Zusammengestellt und gezeichnet von Alois Rensz. Maßstab: 1 : 1,800.000. Dritte, vollständig erneuerte und ergänzte Auflage. In sechs Farben gedruckt. Wien, Pest und Leipzig; A. Hartleben's Verlag.

Die vorliegende Eisenbahnkarte ist jedem Bureau oder Amte unentbehrlich. Wer die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs kennt, weiß den Werth eines verläßlichen Führers in demselben gut zu schätzen, und als einen solchen begrüßen wir die neue Auflage von A. Hartleben's Eisenbahnkarte. Dieselbe erreicht in technischer Hinsicht, sowohl im Druck als im Einband, alle ähnlichen Unternehmungen und ist bedeutend billiger als diese. Alle neuen und neuesten Verkehrsänderungen der Monarchie sind in der vorliegenden dritten Auflage bereits berücksichtigt, so daß die Karte als die entschieden vollständigste gelten kann. Sie wird sich immer mehr in allen Kreisen einbürgern.

Von dem im Verlage von Max Babenzien in Rathenow erscheinenden Sammelwerk **„Deutschlands Ruhmestage"**, das wir schon früher erwähnten, liegen uns heute die Lieferungen 10 bis 13 vor. Die zehnte Lieferung schließt mit den „Feldzugserinnerungen eines 35ers" ab, während die folgenden drei die Erinnerungen von Horst von Gersdorff, Hauptmann a. D., der beim 37. Regiment die Campagne mitmachte, enthalten. — Das Werk „Deutschlands Ruhmestage" (40 Lieferungen à 40 Pfg.) ist durch jede Buchhandlung zu beziehen und sei wiederholt zur Anschaffung wärmstens empfohlen.

Briefkasten.

W. u. Andere. Bei Zahlung von Einzelbeträgen auf Abonnements empfiehlt es sich, um Porto für die Postanweisung (20 Pfg.), sowie Bestellgebühr (5 Pfg.) zu sparen, den Betrag in Briefmarken einzusenden. Auch können Sie den Zahlungsmodus noch vereinfachen, wenn Sie den Bezug des Blattes auf ein halbes oder ganzes Jahr bestellen. — **Ehrlich, Berlin.** Wir bewundern mit Ihnen den Takt und das Geschick, womit das Organ der „Mittleren" in seiner Nr. 26 es fertig gebracht hat, die plumpen Schulmeistereien sammt ihrem mangelhaften Deutsch und der noch mangelhafteren Logik eines Herrn Bennewitz gegen Ihren Artikel in Nr. 24 der Verkehrs-Blätter aufzunehmen. Derartige Machwerke richten sich zwar von selbst und verdienen daher, nicht beachtet zu werden, aber gleichwohl möchten wir Sie nicht daran hindern, wenn Sie auf einer Entgegnung beharren. Hoffentlich bietet sich in nächster Nummer der Raum dazu. — **P. in St.** Zu den Bemühungen jenes Mannes, den Ton des Exercirplatzes in die Eisenbahnliteratur einzuführen, ist zu bemerken, daß man dann auch mindestens gut instruirt sein muß. — **N. in B.** So oft auch die Kautionsfrage bereits in unserem Blatte behandelt worden ist, so wird trotzdem oder richtiger wohl, weil es in der Hauptsache nur auf geschlossenes Vorgehen ankommt, noch manche Anregung nothwendig sein, um Fluß in die Sache zu bringen. So lange nun die Beamten noch gezwungen sind, Kapitale zur Hinterlegung der ihnen staatlich auferlegten Kautionen beizubringen, ist es selbstverständlich nur als eine Wohlthat zu betrachten, wenn sich Institute finden, die die erforderlichen Kapitalien unter, nach Lage der Verhältnisse, immerhin nicht ungünstigen Bedingungen darleihen. Grundsätzlich unterlassen wir aber, das eine oder andere Institut besonders zu empfehlen; es heißt hier für Jeden: „Prüfet Alles und behaltet das Beste." — **X.** Wir sind erfreut über Ihr tapferes Beharren. Gäbe es viele Ihresgleichen, so wäre die „Lage" schon längst eine bessere; sie ist es nur deshalb noch nicht, weil ein kollegiales, wie sonstiges Zusammenwirken nur in seltenen Fällen in der wünschenswerthen Weise ermöglicht werden kann. — **X. Y.** Dank und Gruß! — **B. in A.** a) Zur Veröffentlichung leider nicht geeignet. Es liegt im Interesse Ihres Herrn Kollegen, wenn er sich vertrauensvoll an die Behörde wendet, statt in diesem Falle an die Oeffentlichkeit zu gehen. b) Vielleicht ist Jemand aus dem Kollegenkreise in der Lage, eine Antwort auf die Frage zu geben, ob und in welchen Fällen es vorkommen darf, daß Stationsdiätare Unterbeamten im Stationsdienste unterstellt werden, bez. ob solches des Verwaltungsansehens würdig ist. — —r. Weshalb ohne Namensunterschrift? Sie nehmen uns dadurch die Möglichkeit, für Ihre Sache einzutreten. — **St., B.** Die Titelangelegenheit der „Expeditions-Hilfsarbeiter" ist schon wiederholt erörtert worden. Der Wunsch, diesen Titel durch einen geeigneteren ersetzt zu sehen, ist nur zu berechtigt; weshalb dem nicht entsprochen wird, ist uns nicht bekannt. — **L. in F., E. in Sch.** Verbindlichen Dank und Gruß!

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Bestellungen auf die vorzügliche kartographische Darstellung der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem Verzeichniß der Stationen und Haltestellen unter genauer Angabe der zuständigen Direktion von Dr. W. Koch und C. Opitz

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.

Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französische Str. 24.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

Jahrgeld-Kassirer

auf mittelgroßer, sehr schöner Station wünscht mit Kollegen in größ. Stadt mit Realgymnasium zu tauschen. Umzugskosten 2c. würden vergütet. Werthe Off. unter A. G. 30 an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. Garantie: Zurücknahme. Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)

Weinbau und Weinkelterei.

Glafey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, erzielt bei großer Wohlfeilheit herrlichsten Glanz auf allen Metallen. Mit. Med.: Nürnberg 1882. Amsterdam 1883.

Exped.-Hilfsarbeiter

Bezirk Leipzig I, wünscht mit Kollegen and. Bezirks, gleichviel welchem, zu tauschen. Off. unter Z. W. 50 an die Expedition d. Zeitung.

Digitized by Google

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit** auszeichnen. **Ratenzahl.** gestattet. **Gebrauchte Instrum.** werden in Zahlung genommen. **Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.**
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

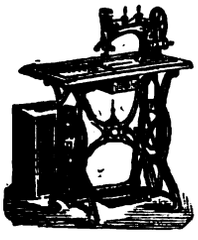
Kautionen
für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Glebitschstraße 25 I.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung 20 Jahre Garantie!

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

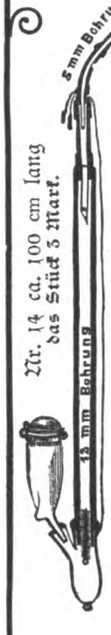
„Bahn frei“
Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien. Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Damenkleiderstoffe.
Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-B's bei Bestellungen 5% Rabatt.



Sieg der deutschen Arbeit!
Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 30 Mk.
Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch
Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,
Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

SANITÄTS PFEIFE
Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1, an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00-3,00 das
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Holländ. Tabak. Unübertroffen und seit 1880 bewährt! 10 Pfd. lose im Beutel fco. acht Mk.
B. Becker in Seesen a. H.

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Nur das Gute bricht sich Bahn.
Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei** v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.
Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

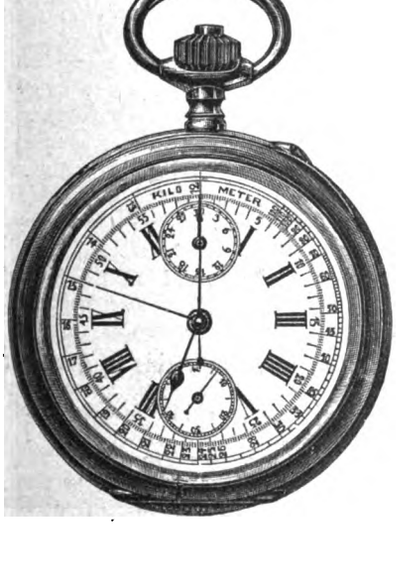
Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Betriebsinspektor,
welcher unter einer anderweit domizilirenden Direktion den **Betrieb einer 56 km langen Eisenbahn** in Süddeutschland mit sehr regem Verkehr selbstständig zu leiten hat, wird sofort gesucht.
Technisch gebild. Reflektanten, welche sich darüber ausweisen können, daß sie Eisenbahnbetriebe schon selbstständig geleitet haben, wollen ihre Meldungen mit Lebenslauf u. Zeugnißabschriften unter Angabe ihrer Gehaltsansprüche einreichen an die
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein
Berlin SW.,
Großbeerenstr. 88.

Tausch.
Assistent I. Kl. auf Bahnhof, Stadt 15000 Einw. m. Realgymnasium pp., wünscht mit einem Aufseher zu tauschen. Offerten unter D. 1 an den Verlag dieses Blattes erbeten.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet



Die **Uhren-Fabrik** von
Albrecht Költzsch
Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.
betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:
Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia“**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—
Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—
Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—
● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●
Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.
Vertragsfirma:
des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.
Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Actiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen, **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.** Zu zahlen ist eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1 1/2 %** und ein jährliches Entgelt von **3 1/2 %** von dem noch nicht amortisirten Kurswerth.

Durch Inserate der **Versicherungsanstalt „Preussischer Beamten-Verein“** gezwungen, machen wir darauf aufmerksam, dass diese **stets** vor Hergabe einer Kaution **den Abschluss einer Lebensversicherung** verlangt, sowie die sofortige Zahlung der Differenz zwischen Nennwerth und Kurswerth 3 1/2 procentiger Effekten. Das sind ca. **5 %**.

Dadurch legt eine Kautionsleistung des Preussischen Beamtenvereins dem Beamten **einmalige und dauernde Mehrlasten** gegen eine solche der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft auf. **Einmal** bei Stellung der Kaution sind beim Preussischen Beamtenverein ca. **3 1/2 mehr** als bei der Kautionsgesellschaft und **jährlich** sind beim Preussischen Beamtenverein in den ersten Jahren ca. **1 1/2 % mehr** als bei der Kautionsgesellschaft zu zahlen.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen.

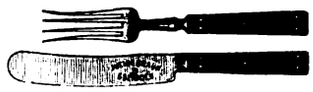
Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.

Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von massivem, gediegenen Ringen, goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach Empfang umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: Paul Marcuse, Uhren- und Goldwaaren-Versand. Breslau, Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: Paul Marcuse, Breslau.

Pianinos
von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

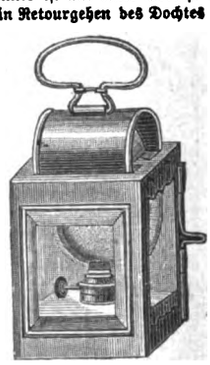
Solinger Messer u. Gabeln
No. 385



5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Meter-Nickel-Blende versehen. à Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Bahnmeister-Schule
Sternberg in Mecklbg.
Auskunft durch d. Director: Moritz Wenck, Architect.

Dienstkautionen

bis zu 18000 **Mk.** stellt unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5 % Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 3 % zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werth-Papiere in Abzug gebracht, so daß bei 3 1/2 prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1 1/2 %** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat in den ersten 5 Jahren einen jährlichen Beitrag von 1 % und in den folgenden 3 Jahren von 1/2 % an diesen Fonds zu entrichten.

Die **erste Berliner Kautionsgesellschaft**, welche nur 3 prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6 1/2 % Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1 1/2 %. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, so daß das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3 1/2 %** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Inhalt: Eine Frage. — Vorschlag zu einer Kautions-Bürgschaftskasse. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Prüfungswesen. — Vermischtes. — Feuilleton: „Peppo“. — Literarisches. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage“.

Digitized by Google

Zu Nr. 28. Leipzig, den 9. Juli 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung“.

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten“ erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Einladung

zu dem

vom 6. bis 9. August 1896 in Berlin stattfindenden

VI. Verbandstage

des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

„Deutsche Brüder, legt zum Bunde Hand in Hand nach deutscher Art,
Stehet um das Bundeszeichen, fest zu Schutz und Trutz geschaart.“

So nahen sie heran die herrlichen Tage, die wieder einmal die Jünger des rollenden Flügelrades vereinigen sollen. Vom wogenschäumenden Nordmeer bis zu des Südens Alpengrat, von der Weichsel bis zu den Vogesen rüsten sich die Kollegen, um, zum ersten Male auf preußischem Boden, dort in der historischen Mark die Hand von Neuem zum treuen Bunde zusammenzulegen.

Welch' herrliches Erringen!

So weit die deutsche Zunge klingt, sind die Brüder des Verbandes vertreten, ein geheimnißvolles Band knüpft sie unauflöslich aneinander. Wie die Schienen uns verbinden, ohne eine Grenze zu markiren, so laßt uns eisern verbunden sein zu gemeinsamer Arbeit, zum gemeinsamen Streben, zu gemeinschaftlichen hohen Zielen.

Es ist uns eine unschätzbare Ehre zu Theil geworden, die Berufsgenossen nicht nur des engeren Vaterlandes, sondern auch der übrigen deutschen und österreichischen Gaue gastlich zu empfangen, und so senden wir allen Berufsgenossen vom Flügelrad unsere herzlichste, aufrichtigste Einladung mit der Devise

„Auf nach Berlin!“

Zögere Niemand, entschließe sich Jeder und eile zu uns, echt brüderliche Herzen, aufrichtige Gesinnung und rechte Kollegialität werden Ihnen entgegengebracht. Auch Ihre Angehörigen sind uns herzlich willkommen.

Mit herzlich kollegialem Gruße

Der Bezirks-Vorstand Berlin
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Scharr, Stat.-Assist.	Fracke, Stat.-Assist.	Tornau, Stat.-Assist.
Vorsitzender.	Schriftführer.	Schatzmeister.
Bethke, Stat.-Verw.	Fuhrmann, Stat.-Diät.	Müller, Stat.-Assist.
stellv. Vorsitzender.	stellv. Schriftführer.	stellv. Schatzmeister.

Die Beisitzer

Thiele, Stat.-Vorst. Hinzmann, Güter-Exp. Lange, Betr.-Sekr.
Schurdel, Rangirmeister. Gnaedig, Zugführer.

Programm.

Donnerstag, den 6. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 4 Uhr Nachmittags ab Empfang der eingetroffenen Delegirten und Gäste.

Abends Konzert. Gemüthliches Beisammensein.

Kosten des Tages mit Logis etwa 3,10 Mk. Festkarte einschließlich Dampferfahrt nach Potsdam 2,50 Mk.

Freitag, den 7. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 9—1 Uhr Verhandlung.
„ 1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.
„ 2 „ Abfahrt mit der Stadtbahn durch die Stadt nach der Gewerbe-Ausstellung.
„ 8 „ Zusammentreffen daselbst in einem noch zu bestimmenden Saale.

Die Angehörigen und diejenigen Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht theilnehmen, werden bereits Vormittags nach der Gewerbe-Ausstellung geleitet.

Kosten des Tages mit Logis etwa 7,40 Mk.

Sonnabend, den 8. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

9—1 Uhr Verhandlung.
1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.

Von 2 „ ab Besichtigung der Sehenswürdigkeiten von Berlin. 1. Abtheilung: Leipziger Platz, Thiergarten, Siegesallee, Brandenburger Thor, Siegessäule, Reichstagsgebäude, Königsplatz, Generalstabsgebäude, Marine-Panorama, Stadtbahn bis Alexanderplatz, Berolina, Zentral-Markthalle, Sedan-Panorama, Rathhaus, Kurfürstenbrücke, Begasbrunnen, Königl. Schloß, dem Lustgarten, Nationalgallerie, Zeughaus, Schloß des hochs. Kaisers Wilhelm I. und Kaisers Friedrich III., Universität, Denkmal Friedrich des Großen, Unter den Linden, Passage-Panoptikum, die Ministerien und zur Philharmonie.

2. Abtheilung: denselben Rundgang umgekehrt.

8—11 Uhr Abends Fest-Kommers in der Philharmonie. Von 11 Uhr ab Ball daselbst.

Für die Angehörigen und Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht Theil nehmen, von 9 Uhr Vormittags ab Rundfahrt durch die Stadt.

1. Omnibus: Abfahrt 9 Uhr von den Viktoria-Sälen, Leipzigerplatz, Museum für Völkerkunde, Anhalter Bahnhof, Viktoria-Park, Wasserfall, Denkmal, Belle-Allianceplatz, Denkmal, Friedrichstraße, Kgl. Schauspielhaus, Reichsbank, Mühlendamm, Rathhaus, Besteigung des Rathhausthurmes, Schloß Monbijou, Hochschulen, Moabit, Kriminalgericht, Schloß Bellevue, an den Zelten, Thiergarten.

2. Omnibus dieselbe Tour umgekehrt.

Kosten des Tages mit Logis etwa 9,60 Mk.

Sonntag, den 9. August 1896.

9 Uhr Vorm. Versammlung am Lehrter Hauptbahnhof. Fahrt nach Spandau, ab da mit Extradampfer durch die herrlichen Havelseen nach Potsdam. Landung bei Schloß Neubabelsberg—Glienicke. Begrüßung durch den Bezirks-Verein Potsdam. Spaziergang durch den „Neuen Garten“, Marmorpalais nach Café Sanssouci. Gemeinschaftliches Mittagsmahl daselbst. Hierauf Besichtigung des Parks von Sanssouci, Schloß Sanssouci, historische Windmühle, Neues Palais, Friedenskirche, Besuch des Mausoleums Sr. hochseligen Majestät des Kaisers Friedrich, Besichtigung von Potsdam, Lustgarten, Stadtschloß und zurück nach Café Sanssouci. Daselbst Abschiedsfeier mit Ball. Rückfahrt mit Sonderzug.

Kosten mit Logis etwa 9,70 Mk.

Da die Hotels infolge des starken Fremdenverkehrs sehr hohe Logispreise verlangen, werden die fremden Kollegen in bürgerlichen Logis untergebracht und ist es sehr zu empfehlen, daß sich mehrere Personen zur Benutzung eines Zimmers zusammenthun, etwa 2—4 Personen. Der Preis des Bettes mit Kaffee stellt sich auf etwa 1,50 Mark, welche in obige Ausgaben eingerechnet sind.

Es ist sehr erwünscht, daß die Anmeldung auf Logis sobald als nur möglich erfolgt.

Die Konzert- und Ballmusik wird von der Kapelle des I. Garde-Regiments — der Lieblingskapelle Sr. Majestät des Kaisers — ausgeführt, welche zu Ehren der fremden Kollegen die Fanfaren-Musik zum Vortrag bringen wird. Die Wohnungen der Herren Kollegen, welche bis zum Montag, den 27. Juli cr. bei uns bestellt sind, werden am Donnerstag, den 30. Juli cr. in den Verkehrs-Blättern bekannt gegeben, um Jedermann in die Lage zu versetzen, seine Familie hierüber zu informiren und bei etwaigem späteren Eintreffen selbst seine Wohnung aufzusuchen.

Die Angabe der Zeit und des Bahnhofs des Eintreffens ist uns erwünscht.

Wir unterlassen es nicht, „alle“ Berufsgenossen darauf aufmerksam zu machen, daß gerade die zur Zeit hierselbst statt-

Digitized by Google

findende Gewerbe-Ausstellung ein solch' reichen Schatz des Sehenswerthen und Belehrenden in sich birgt, daß es neben den geplanten Festlichkeiten auf Grund eines gut durchdachten Planes möglich ist, die Vortheile der Ausstellung zu genießen und außerdem Berlin mit seinen unzähligen herrlichen Sehenswürdigkeiten zu bewundern, ohne die eigene Kasse zu sehr zu belasten. Folgen Sie unserer Einladung! Der VI. Verbandstag wird Ihnen unvergeßlich bleiben.

Alle Anmeldungen, Anfragen pp. bitten wir an unseren Bezirks-Vorsitzenden Herrn Stations-Assistent Scharr, SW., Möckernstraße 82, zu richten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Braunschweig.

Die am 13. Juni cr. stattgefundene Monatsversammlung war von 23 Mitgliedern besucht. An Stelle des dienstlich verhinderten Vorsitzenden eröffnete der 1. Schriftführer, Herr Eckhardt, um 9 Uhr die Versammlung mit dem Verlesen des Protokolls der diesjährigen Jahres-Hauptversammlung und erstattete sodann Bericht über die Generalversammlung in Hannover, welcher er als Delegirter des hiesigen Bezirks beigewohnt hatte. Ferner gab er den Mitgliedern Kenntniß davon, daß die Sterbekasse des Vereins die behördliche Genehmigung erhalten habe und forderte zu zahlreichem Eintritt in dieselbe auf. Bei Bekanntgabe des Rücktrittes des Herrn Direktors Schirmer gab die Versammlung der Hoffnung Ausdruck, daß Herr Schirmer auch fernerhin dem Vereine mit seinem bewährten Rathe zur Seite stehen werde. Der inzwischen erschienene stellvertretende Vorsitzende, Herr Stations-Assistent Meyer, übernahm den Vorsitz und stellte zunächst den Antrag Illmer, betreff. Remuneration für den Vorsitzenden, zur Diskussion. Bei der erfolgten geheimen Abstimmung wurde dem Vorsitzenden mit allen gegen zwei Stimmen eine Jahres-Remuneration von 20 Mark bewilligt. Der Antrag Hornbogen, betreffend Gründung einer besonderen Unterstützungskasse, wurde mit Stimmeneinheit zum Beschluß erhoben und sollen von jetzt ab folgende Einnahmen diesem Fonds überwiesen werden: a) die Hälfte der Spende der Mechanischen Weberei, b) $^1/_5$ des beim Jahresschluß erzielten Ueberschusses, c) die Beträge aus der Sammelbüchse des Vereins, d) die Erträge für ausgefertigte Verbands-Mitgliedskarten, e) die Ueberschüsse für verkaufte Vereinsabzeichen, Bücher pp., f) die Ueberschüsse, welche durch Gewährung des Rabattgenusses an die Eisenbahnarbeiter erzielt werden, g) der Erlös für gesammelte Cigarrenspitzen, Uniformknöpfe und sonstige im Einzelnen werthlose Sachen und h) etwaige Zuwendungen von Privaten und Vereinsgenossen, jedoch mit der Beschränkung, daß die Monatsversammlung berechtigt ist, diese Gelder auch unter Umständen der Bezirkskasse zuzuführen. — Schließlich wurde noch einstimmig beschlossen, am 19. Juli im Garten des Restaurants „Bellevue" ein Familien-Sommerfest abzuhalten und wurden die Herren Collegen Räcke, Schirmer, Schulz, Fricke II und Wedekind in den Vergnügungsausschuß gewählt. Mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser wurde die Versammlung geschlossen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Bautzen.

Zur Erinnerung an die am 23. Juni 1846 stattgefundene Eröffnung der Strecke Bischofswerda—Bautzen und zur Feier des 50jährigen Jubiläums der Uebergabe des Bahnhofes Bautzen an den Verkehr veranstaltete unsere Ortsgruppe am 23. Juni eine ebenso würdige als in allen Theilen gelungene Festlichkeit, bestehend in Konzert mit darauffolgendem Ball im Albertgarten. Die Ortsgruppe war mit ihren Angehörigen nahezu vollzählig vertreten. Der 1. und 2. (instrumentale) Theil des gewählten Programms wurde im Garten des Etablissements ausgeführt und alle Theilnehmer an der Festlichkeit werden von den vortrefflichen Darbietungen unserer Stadtmusikkapelle unter Leitung ihres Direktors Oesterreich hochbefriedigt, sowie von der glänzenden Illumination des Gartens entzückt gewesen sein. Der 3. (vokale) Theil des Programms gelangte im Saale zur Ausführung. Letzterer war anläßlich des Festes mit der Büste König Alberts, sowie mit Guirlanden, Birken- und Fichtenbäumchen überreich geschmückt und mit Wappen, Fahnen und Transparents, welche die Attribute des Eisenbahnverkehrs (Flügelrad, Abschlußsignal, Räumungssignal rc.) versinnbildlichten, geziert. Ganz besondere Aufmerksamkeit erregten die in ihren Größenverhältnissen mit großer Aufwendung von zeichnerischem Geschick und Mühe hergestellten beiden Transparents, von denen das eine das alte Bahnhofsgebäude, das andere das neue Gebäude mit allen seinen Linien und Umrissen zur Darstellung brachte. Nach einem von den Sängern der Ortsgruppe sicher vorgetragenen Männerchore von Roquett: „Noch ist die blühende, goldene Zeit" sprach der Obmann der Ortsgruppe, Herr Stationsassistent Müller, etwa folgende Worte:

„Hochgeehrte Festversammlung! Heute vollendet sich ein Zeitraum von 50 Jahren, daß die Linie Bischofswerda—Bautzen eröffnet und der Bahnhof Bautzen erstand. Diesen Tag konnten wir nicht vorübergehen lassen, ohne ihn festlich zu begehen. Einen Blick zurückwerfend auf diesen Zeitraum, ist zunächst zu erwähnen, daß die erste sächsische Eisenbahnstrecke die Theilstrecke der Leipzig—Dresdener Bahn (Leipzig-Althen) am 24. April 1837 mit 2 Lokomotiven und 8 Personenwagen dem Verkehre übergeben wurde. Weitere Fertigstellungen einzelner Theilstrecken dieser und der Leipzig—Hofer Linie folgten. Am 10. Juni 1844 begann der Bau der schlesischen Linie bei Dresden und bereits am 23. Juni 1846 konnte die Theilstrecke Bischofswerda—Bautzen und weiter am 1. September 1847 die letzte Theilstrecke der Linie Reichenbach—Görlitz dem Verkehre übergeben werden. Der Eisenbahnverkehr vor 50 Jahren war ein bescheidener. Die Gewöhnung der Menschen an die alten bekannten Verkehrsweisen und die fortgesetzte Benutzung der für den Landstraßenverkehr geschaffenen Transportmittel, namentlich auf kurzen Strecken, hat neben den Eisenbahnen noch lange angehalten. Erst nachdem die Vortheile des sich ungefährdet für die Reisenden vollziehenden Eisenbahnverkehrs durch Ersparung von Zeit und Geld sich in überzeugender Weise dargethan, fingen die Landstraßen an zu veröden. Ende 1846 fand man schon auf den 3 sächsischen Eisenbahnlinien einen Park von 50 Lokomotiven, 185 Personenwagen und 687 Güterfahrzeugen vor. Heute besteht der stattliche Transportmittelpark der sächsischen Staatsbahnen aus 1088 Lokomotiven, 2600 Personenwagen und 27427 Güterwagen. Die hochgesteigerte Transportfähigkeit der Eisenbahnen hat das wirthschaftliche Leben der Völker immer enger in den Wirkungskreis der Völker gezogen. Die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse der Eisenbahngebiete von heute sind gleichsam die Gradmesser des Kulturzustandes jener Gebiete. Bei Eröffnung des Bahnhofes Bautzen verkehrten täglich 2 Personenzüge und ein Güterzug, und heute laufen in denselben bereits 71 Personen- und Güterzüge ein und aus. Damals standen zur Abwickelung dieses Verkehres ein Personal von 15 Mann zur Verfügung und heute benöthigt der Verkehr Bautzens bereits 172 Mann zu seiner Bewältigung. Die Leitung des Betriebes von Anfang bis jetzt ruhte hier in den Händen von 4 Bahnhofs-Inspektoren und zwar der Herren Schütz, Barby, Nikolai und Hüttig. 3 Veteranen aus der Zeit der Eröffnung, die Herren Bahnmeister Kahlig und Schnitzlein, sowie Weichenwärter Schiller leben noch. Einer der Herren ist bei der heutigen Festlichkeit zugegen und alle drei Herren leben in Pension. Möge diesen Herren noch ein langer, heiterer Lebensabend beschieden sein. Wie befruchtend der Einfluß der Eisenbahnen auf die Produktivkraft der Völker geworden, zeigte sich bald. Mit ihren großartigen Leistungen griffen sie tief in unser Wirthschaftsleben ein. Heute dienen sie als schneller und pünktlicher Vermittler zwischen Angebot und Nachfrage. Mit der leichteren Zufuhr von Rohstoffen verminderten sich die Produktionskosten, neue Güter und Werte entstanden und vermehrten das Volksvermögen. Die segensreichen Wirkungen der Eisenbahnen kommen aber naturgemäß auch in denjenigen Ländern am stärksten zum Ausdruck, welche am dichtesten mit Eisenbahnen durchzogen sind. In solch glücklicher Lage befindet sich unser industriereiches und gewerbfleißiges Sachsen, denn überall im Lande begegnen wir den segensreichen Wirkungen seines Eisenbahnwesens, und so wollen wir denn heute an diesem 50jährigen Jubiläumstage in Dankbarkeit und Treue aufblicken zu unserem geliebten Fürstenhause und uns mit innigem Danke erinnern der Fürsorge, welche edle Fürsten des Hauses Wettin mit hohem und weisem Sinne in diesen letztverflossenen 50 Jahren ihres ruhmreichen Regierens dem Eisenbahnwesen Sachsens widmeten. Möge Gottes Segen auf diesem hohen Fürstenhause und auf unserem Sachsenlande mit seiner Lausitz und seinen Eisenbahnen auch in Zukunft ruhen. Ich aber citire den alten Eisenbahner-Spruch: „Fest wie der bremsende Klotz auf kreisendem Rades Rand, stehen wir allzeit treu zu König und Vaterland!" und fordere Sie auf, mit mir einzustimmen in den Ruf: Se. Majestät unser König und das ganze Königliche Haus leben hoch! Hoch, hoch, hoch!"

„Nach dem Verklingen der Sachsenhymne lohnte rauschender Beifall den Redner. Hierauf trugen die Sänger noch die Altdeutsche Volksweise aus des Knaben Wunderhorn vor. Beide Lieder, die unter Leitung des Herrn Suschke mit herzgewinnender Frische zum Vortrag gelangten, fanden stürmischen Beifall. Erwähnenswerth bleibt noch das mit sympathischer Stimme gesungene Tenorsolo und die netten Duette und Couplets. Bald nach Beendigung des Konzertes eröffnete eine flotte Polonaise den Ball

Digitized by Google

und heitere Weisen führten zur Fortsetzung des fröhlichen Tanzes. Allen Betheiligten wird das schöne Jubiläumsfest, dessen glänzender Verlauf der reichste Lohn für seine Veranstalter ist, noch lange in bester und angenehmster Erinnerung bleiben.

Ortsgruppe Reitzenhain.

Am 21. Juni d. Js. hielt unsere Ortsgruppe im Schützenhause zu Marienberg ein Sommerfest, bestehend in Kinderfest, Konzert und Ball, ab, wozu sich fast alle Mitglieder, sowie geladene Gäste mit ihren Kindern eingefunden hatten. Da für die Damen und Kinder Scheiben-, Stern- und Vogelschießen veranstaltet wurde, so machte sich unter den Klängen der Musik, sowie vom schönsten Wetter begünstigt, sehr bald ein lebhaftes Treiben auf dem Festplatze bemerkbar, und großes Vergnügen bereitete noch besonders die Vertheilung von Gewinnen für die Damen und Kinder. Diesem Kinderfeste schloß sich am Abend ein Tänzchen der Erwachsenen an. Erst jetzt war es dem Obmanne, Herrn Stations-Assistent Ellfeld in Reitzenhain, vergönnt, die Erschienenen herzlichst willkommen zu heißen und allen für ihr Beitragen zum Gelingen des Festes zu danken. Mögen seine über den so segensreich wirkenden Verein gesprochenen Worte nicht nur bei den Mitgliedern, sondern auch bei den dem Verein jetzt noch Fernstehenden auf fruchtbaren Boden gefallen sein! Der Abend verlief in der heitersten Stimmung, wozu die von einem Mitgliede und einem Gaste dargebotenen humoristischen Vorträge besonders beitrugen. Nur zu früh mußten die auswärtigen Mitglieder und Gäste aufbrechen, um die Abfahrt des „Letzten" nicht zu versäumen. Ein jeder der Betheiligten aber wird das Festlokal mit dem Wunsche verlassen haben, recht bald wieder ein ähnliches, gemüthliches Beisammensein der Berufsgenossen veranstaltet zu sehen. Sch.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirk Heidelberg.

„Alt Heidelberg, du Feine,
Du Stadt an Ehren reich,
Am Neckar und am Rheine
Kein' andre kommt dir gleich."

Wohl über 400 Kollegen des Flügelrades nebst Angehörigen hatten sich am 28. v. M. zufolge einer Anregung des Bezirksvereins Heidelberg ein Stelldichein in dieser vielbesungenen Musenstadt gegeben. Ueber alles Erwarten zahlreich waren die eingeladenen Nachbarvereine Karlsruhe und Mannheim vertreten. Selbst von der Höhe des Schwarzwaldes waren ehemalige Mitglieder des festgebenden Vereins erschienen, um ihre alte Liebe und Anhänglichkeit zu beweisen. Vom schönsten Wetter begünstigt, fand der Abmarsch vom Sammelpunkt, dem Bahnhofe, gegen 3 Uhr Nachm. statt. Der Spaziergang bewegte sich thalaufwärts über Schloß und dem Felsenmeer entlang über den Wolfsbrunnen nach Schlierbach, woselbst die Ueberfahrt über den Neckar nach dem Ausflugspunkte Ziegelhausen bewerkstelligt wurde. Als Ruheplatz und Erfrischungsort war der Gasthof zum Adler gewählt. Ein herrlicheres Fleckchen Erde hätte zur Rast nicht einladen können. Kein Wunder, daß inmitten einer solch' reizenden Naturscenerie sich bald ein fröhliches Treiben entfaltete.

In schwungvollen Worten begrüßte der Vorstand des Heidelberger Vereins, Herr Junghanns, die Gäste sowie die Vereinskollegen, und in seiner packenden Anrede flocht er hinweisend auf die Schloßruine, die Ermahnung ein, einig im und hingebungsvoll an den Verein zu sein. Namens des Karlsruher Vereins sprach Herr Brill seinen herzlichen Dank für die Einladung und das bisher Gebotene aus und lud zum Gegenbesuche ein. Hierauf sprach Herr Hechler von Mannheim in bekannter meisterhafter Weise und widmete seinen Toast den anwesenden Damen. Als letzter ermahnte Herr Pfaff von Heidelberg, hinweisend auf das geeinte Deutschland, auf ein einiges ferneres Zusammengehen. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß zwei Karlsruher Damen, deren Namen mir leider nicht mehr bekannt sind, mit ihren reizenden Gesangsvorträgen die Anwesenden erfreuten. Zur Belebung der Geselligkeit trugen die munteren Weisen des Heidelberger Orchestervereins bei, welche überdies die Jugend noch zu einem Tänzchen verlockten. So schwanden die Nachmittagsstunden dahin. Bei einbrechender Dunkelheit bestiegen die Festtheilnehmer das mit bunten Lampions gezierte Schiff, sowie mehrere Gondeln und fuhren unter den Klängen der Musik nach Heidelberg zurück, um die anläßlich des Piniertages veranstaltete Schloßbeleuchtung zu sehen. Nicht lange, nachdem die Schiffe unterhalb der alten Brücke vor Anker gegangen waren, strahlte die ehrwürdige Schloßruine und später die alte Brücke in rothem Flammenmeere auf. Nach dem Erlöschen folgte auf dem Neckar ein Feuerwerk, so eigenartig und reizend, wie viele Heidelberger selbst es noch nicht gesehen hatten. Den Dank für das gebotene Schauspiel auf den Lippen, entstiegen die Flügelradträger dem Schiffe, und nun ging es, die Musik voran, in geschlossenem Zuge zum Bierbankett in die Harmonie. Hier erreichte die Fröhlichkeit ihren Höhepunkt. Den Reigen der Toaste begann Herr Zeise aus Karlsruhe, welcher anknüpfend an das eben verklungene Lied: „Wir halten fest und treu zusammen" die Kollegen aufforderte, diese Worte im Vereinsleben zu beherzigen und als Gelöbniß auf den Heimweg mitzunehmen. Sein Hoch galt dem Heidelberger Verein als Dank für das Gebotene. Als letzter Redner trat Herr Hechler von Mannheim auf, welcher anspielend auf die Farbenpracht der wunderbar schönen Beleuchtung des Harmoniegartens ausführte, daß das Weiß, Blau und Roth der Beleuchtung die Reinheit, Treue und Liebe im Vereine bedeuten solle. Seine Rede schloß mit einem kräftigen Vivat, crescat, floreat für den Landesverein.

Mitternacht war inzwischen gekommen, und nun eilten die Mannheimer und Karlsruher Kollegen dem Bahnhofe zu, um nach ihrer Heimath zurückzukehren. Wohl Jeder dachte beim Abschied: „Möge dieses schön verlaufene Fest seine nachhaltigen Wirkungen nicht verfehlen!"

Die 4. Zusammenkunft von Verkehrs-Beamten der Bodensee-Uferstaaten hat, wie man hört, allenthaben in den betheiligten Kreisen eine nachhaltige Wirkung hinterlassen. Es hat sich aber auch zu klar ersichtlich gezeigt, welchen segensreichen Einfluß Beamtenvereinigungen ausüben, denen allein es zu danken ist, daß an einem Tage und an einem Orte sich eine so stattliche Menge Kollegen aller Dienst-Kategorien zusammenfinden konnten. Der selbstbewußte Zug, der alle Reden durchwehte, gab Zeugniß davon, wie mehr und mehr in Eisenbahnkreisen das Standesbewußtsein sich geltend macht; dabei berührt besonders angenehm, daß nicht die Neigung nach Absonderung in einzelne Dienstklassen, wie das in so wenig ansprechender Form in Norddeutschland zu Tage tritt, die Harmonie stört bez. nicht aufkommen läßt, sondern alle dem Grundsatze huldigen: Ein Beruf, eine Gemeinschaft. Ebenso trat das patriotische Moment in erfreulichster Weise in die Erscheinung und zeigte, wie in Bezug auf Pflege der Vaterlandsliebe die Vereinigung als ein Hort treuester Gesinnung anzusehen ist.

Um die Zusammenkunft auch heuer wieder zu einer würdigen und unvergeßlichen zu machen, haben die betheiligten Kräfte aber auch ihr Bestes beigetragen. Ganz besonders sei hierbei gedacht des unermüdlichen und umsichtigen Wirkens des 1. Vorsitzenden, des Herrn Betriebs-Assistent Meister, wie nicht minder der Opferwilligkeit der Nachbarvereine in Waldshut, Basel, Freiburg, Offenburg u. A., die auch mit pekuniärer Unterstützung einsprangen. Ganz besonders war die rege Betheiligung der österreichischen Kollegen zu begrüßen, welche, angeregt durch das schöne Fest, in Bregenz nunmehr auch einen Verein begründen werden, wie man auch der K. K. Generaldirektion mit dankbaren Gefühlen gedenkt, hatte diese doch auf das Bewirken der Herren Oberbetriebs-Inspektoren Bergauer und Krumbholz kostenlos ein Sonderschiff zur Verfügung gestellt. Erinnern wir nun noch daran, wie nicht minder die bayrischen Kollegen ihr Bestes zum Gelingen beitrugen und namentlich Herr Expeditor Rheude-Lindau thatkräftig sich hervorthat, so wird erklärlich, wie das Fest der diesjährigen Zusammenkunft ein so überaus gelungenes und Allen unvergeßliches sein konnte.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Einladung.

Den Mitgliedern der Ortsgruppe Leipzig ist vom Subalternbeamten-Verein der kgl. preußischen Staatseisenbahnen freundliche Einladung zu seinem Sommerfeste im Etablissement „Sanssouci" am 15. Juli zugegangen.

Das Fest wird bestehen aus Konzert von 4—10 Uhr N., Spielen für Kinder und Erwachsene, Lotterie, Fackelpolonaise und Tanz.

Wir bitten unsere geehrten Mitglieder, der geschätzten Einladung zahlreich Folge leisten und Eintrittskarten bis zum 12. ds. Mts. bei unserem Schriftführer, Aufseher Müller, Bayr. Bahnhof, bestellen zu wollen.

Leipzig, den 7. Juli 1896.

Der Bezirksvorstand.

Digitized by Google

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Diejenigen Vereinsmitglieder, welche sich am Verbandstag in Berlin (6—9. August d. J.) betheiligen, werden ersucht, dem Unterzeichneten Mittheilung machen zu wollen, damit rechtzeitige Anmeldung in Berlin erfolgen kann. Mit kollegialer Begrüßung

Stuttgart, 4. Juli 1896. **F. d. Landesvorstand**
Fraenkel.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.
Bezirksverein Karlsruhe.

Sonntag, den 19. Juli d. J., Nachmittags ab 4 Uhr, in der neuen Festhalle in Durlach, **musikalisch-theatralische Unterhaltung** mit darauffolgendem Tanz, zu der sämmtliche Herren Mitglieder mit Familienangehörigen freundlichst eingeladen werden. Gleichzeitig ergeht Einladung an die Nachbarvereine in Heidelberg, Mannheim, Pforzheim und Offenburg. Es soll uns sehr freuen, recht vielen auswärtigen Kollegen bei diesem Anlaß in dem historischen — Durlach die Hand drücken zu können. Das Programm ist äußerst reichhaltig und künstlerisch ausgestattet. Es sind dazu Kapazitäten erster Garnitur gewonnen. Speisen und Getränke (offenes Bier) vorzüglich und billigst. Für das Tanzbein ein vorzügliches Riesen-Orchestrion. Zur Empfangnahme auswärtiger Kollegen am Durlacher Bahnhof Empfangskomitee bei den betreffenden Zügen. Eventuell Besichtigung der Thurmberg-Ruine unter Benutzung der Zahnradbahn mit herrlicher Rhein-, Vogesen-, Schwarzwald-, Bergstraße- und Speyerer-Dom-Aussicht. Schönstes Panorama von den zukünftigen Hafenanlagen der Residenzstadt. Günstige und billige Fahrgelegenheit nach dem Ober-, Unter- und Hinterland, sowie nach der Residenz, daher zahlreiche Betheiligung erwünscht. Einführungen gestattet. **Der I. Vorsitzende.**
Haefner.

Verein der Reichs-Eisenbahnbeamten.
Ortsgruppe Mülhausen.

Sonnabend, den 11. Juli 1896, 8 Uhr Abends, **Hauptversammlung** im hinteren Zimmer der Wirthschaft Sauter, Brubacherstraße, hinter dem Bahnhofe. — Tagesordnung: 1. Bildung eines Bezirks-Vereins Mülhausen; 2. Wahl der Vorstandsmitglieder; 3. Besprechung von Vereins-Angelegenheiten.

Alle Mitglieder des bisherigen Bezirks Mülhausen des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover, sowie sämmtliche Beamte und Hilfsbeamte aller Stationen der Betriebs-Direktion Mülhausen werden zu dieser Versammlung höflichst eingeladen.

Mülhausen, am 2. Juli 1896.

Der Vertrauensmann:
B. Günther, Stations-Assistent.

Aus anderen Vereinen.

Preußischer Beamten-Verein in Hannover.

Der Preußische Beamten-Verein in Hannover, Versicherungs-Anstalt für deutsche Beamte (einschließlich der Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, der geprüften Architekten und Ingenieure, Redakteure, Aerzte, Zahnärzte, Thierärzte und Apotheker, sowie der Privatbeamten) hielt am 12. v. Mts. seine XIX. ordentliche Generalversammlung ab. Aus dem Geschäftsbericht heben wir hervor, daß sich der Versicherungsbestand Ende 1895 auf 42362 Policen über 133647760 Mk. Kapital und 291915 Mk. jährliche Rente stellte und im Geschäftsjahre 1895 einen reinen Zuwachs von 3391 Policen über 12579940 Mk. Kapital und 50660 Mk. jährliche Rente zeigte. Die Prämienreserve stieg von 25429236 Mk. 34 Pfg. auf 29514686 Mk. 7 Pfg. Die Verwaltungskosten sanken von 91 Pfg. für jede 1000 Mk. Versicherungskapital im Jahre 1894 auf nur 88 Pfg. im Jahre 1895. Diesen großen Ersparungen entsprach die Höhe des Ueberschusses im Betrage von 1241557 Mk. 61 Pfg., so daß die Mittel reichlich vorhanden sind, um wieder eine Dividende von 4½ Proz. der Prämienreserve zu vertheilen. Die Jahresrechnung schließt in Soll und Haben mit 34828927 Mk. 54 Pfg. — Die drei nach dem Statut ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths, Senator Wülbern, Eisenbahn-Direktions-Präsident Reitzenstein und Rechnungsrath Morich wurden durch Zuruf wiedergewählt. Zu Mitgliedern der Revisions-Kommission wurden wiedergewählt: Amtsgerichtsrath und Landsyndikus Haccius, Eisenbahn-Sekretär Graßdorf, Domänen-Rentmeister a. D. Dettmer und zu deren Vertretern: Schatzrath von Werfebe, Provinzialsteuer-Sekretär Staecker, Obertelegraphen-Sekretär Gleue. Jeder, der die Rechnungsablage und die Bilanz vom 31. Dezember 1895 prüft und mit denen früherer Jahre vergleicht, wird zu der Ueberzeugung gelangen, daß die Geschäftsergebnisse, so günstig sie auch bisher immer gewesen sind, sich noch weiter gehoben haben. Möge der Preußische Beamten-Verein, welcher unter den günstigsten Bedingungen arbeitet, fortgesetzt sich zum Segen des Deutschen Beamtenstandes in so erfreulicher Weise wie bisher entwickeln.

Verein der Eisenbahn-Bureauhilfsarbeiter zu Oldenburg.

Die am 1. Juli d. Js. im Vereinslokale anberaumte Monatsversammlung war gut besucht, der Vorsitzende hieß die Erschienenen herzlich willkommen und eröffnete die Sitzung. Es wurde zunächst zur Neuwahl eines Schriftführers geschritten und Herr Schulte als solcher bestimmt. Der Antrag auf Beschaffung von Vereinsabzeichen wurde vorläufig abgelehnt. Mit Rücksicht darauf, daß der Verein mit Ablauf dieses Monats am Ende des ersten Wirkungsjahres steht, wurde beschlossen, dies Ereigniß durch einen Kommers zu feiern und dazu möglichst viel Nichtmitglieder einzuladen, um auf diese Weise für die Verstärkung des Vereins bezw. Gründung eines Landesvereins zu wirken. Die Feststellung des Programms ꝛc. wurde dem gewählten Festausschusse übertragen. Nachdem Herr Lüers in der letzten Versammlung die Reihe der Vorträge durch einen solchen über „Telegraphie" eröffnet hatte, folgte diesmal Herr Heinemann mit einem Vortrage über „Zoll- und Steuerwesen."

Zum Schlusse ermahnte der Vorsitzende alle Mitglieder, nach Kräften für die Erweiterung des Vereins zu streben.

Zur gefl. Beachtung!

Binnen Kurzem erscheint in unserem Verlage

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Verfasser ist einer der bedeutendsten Militär-Eisenbahn-Schriftsteller, Hauptmann d. L. Dr. jur. Joesten, rühmlichst bekannt unter dem Namen Miles Ferrarius, welcher mit dieser Veröffentlichung einem Wunsche, für die Mitglieder unseres Verbandes, im Weiteren aber auch für die gesammte Eisenbahn-Beamtenschaft, ein instruktives Buch über einen der interessantesten Gegenstände darzubieten, in anerkennenswerthester Weise entspricht.

Das Werk wird in allen Kreisen freudigst willkommen geheißen werden. Zudem ist den Mitgliedern der Verbandsvereine von vornherein ein **Vorzugspreis** (Mk. 1,20 statt 1,50) zugesichert.

Ferner theilen wir mit, daß die beiden Kalender

Deutscher Eisenbahn-Kalender für 1897

(Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte) und

Deutscher Flügelrad-Kalender für 1897

(für die Familie Deutscher Eisenbahner)

in bekannter gediegener Ausstattung vorbereitet und diesmal bereits im September zur Ausgabe gelangen werden. Ausführlicher Prospekt mit Einzeichnungsliste folgt demnächst.

Leipzig, im Juli 1896. Hochachtungsvoll

Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 29. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 16. Juli 1896. München.

Vereinfachung in der Fahrkarten-Prüfung zur Verhütung von Unterschleifen.

Die Hamburger, Stettiner und Frankfurter Monstre-Prozesse über Fahrkartenschwindel haben so betrübende Bilder an das Tageslicht gezogen, daß es nur der Wunsch und das Bestreben aller Eisenbahnbeamten sein kann, den Betrug und die Verleitung dazu nach Möglichkeit unterbunden zu sehen, um die Wiederholung solcher die Achtung und das Vertrauen untergrabender Vorkommnisse zu vermeiden.

Der wirksamste Schritt dazu wird selbstverständlich die Abschaffung der Rückfahrkarten und aller außergewöhnlichen Fahrkarten mit Preisermäßigung und dergl. sein, deren Daseinsberechtigung wohl so ziemlich allgemein bestritten wird, welche unser Fahrkarten-System aber auch so buntscheckig und die Kontrole so schwer machen und schon längst unseres modernen Verkehrswesens unwürdig sind. Man muß sich die Mannigfaltigkeit unserer Fahrtausweise vergegenwärtigen, um zu begreifen, wie schwer oder gar wie unmöglich es den Kontrolschaffnern ist, angesichts einer ungeduldig nachdrängenden Menschenmasse die Fahrkarten-Prüfung mit Sicherheit auszuüben. Unsichere Prüfung aber öffnet Hinterziehungen Thür und Thor. Allein beizubehalten wären außer den Zeitkarten die ermäßigten Sonder-Rückfahrkarten nach Ausflugsorten in der Nähe großer Städte und dieses sowohl aus sozialen und sanitären Gründen, um nach Einführung der gesetzlichen Sonntagsruhe den erholungsbedürftigen Großstädtern billige Gelegenheit zu geben, ihre freie Zeit außerhalb der in mancherlei Hinsicht giftigen Atmosphäre der Großstadt zu verbringen, als auch aus Betriebsrücksichten, um den Strom der Ausflügler auf Zeiten und Züge zu leiten, die der Verwaltung nach Maßgabe des Fahrplanes und der Verfügbarkeit der Betriebsmittel bequemer liegen.*)

Unabhängig von der Abschaffung der Rückfahrkarten und außergewöhnlichen Fahrkarten ist eine Erleichterung und Verbesserung der Fahrkarten-Prüfung an sich. Man schaffe die Lochzangen ab! Beim Betreten größerer Vergnügungslokale, Theater, Ausstellungen, bei der Benutzung von Dampfschiffen, Omnibussen und auch wohl Pferdebahnen wird uns von unserem Ausweis eine Ecke abgerissen oder ein Koupon abgetrennt. Aeltere Eisenbahnbeamte erinnern sich wohl auch noch der Zettelbillets der Eisenbahnen, von welchen ebenfalls eine Ecke abgerissen wurde. Das vollzieht sich erstens sehr rasch, und dann kann ein solcher Gestalt entwertheter Ausweis nicht leicht zum zweiten Male in Benutzung genommen werden, ohne gegebenen Falls einen entsprechenden Vermerk zu tragen. Von einer Eisenbahn-Fahrkarte kann man nicht wohl eine Ecke abreißen, es würde auch damit zuviel des aufgedruckten Textes verloren gehen, aber man kann einfache Fahrkarten zweitheilig und Rückfahrkarten dreitheilig machen, was übrigens von verschiedenen süddeutschen Verwaltungen schon lange geschieht. Das Ansetzen der Lochzange an richtiger Stelle nimmt nicht nur Zeit, sondern, was die Hauptsache ist, auch die Aufmerksamkeit der Kontrolschaffner in Anspruch. Beim Abreißen eines Koupons, der an sich keiner Prüfung bedarf, kann der Kontrolbeamte seine ganze Aufmerksamkeit der eigentlichen Fahrkarte zuwenden. Die Station besitzt mit Ausnahme der Zeitkarten von allen zur Benutzung kommenden Fahrkarten einen Abdruck, kann nach Abgang des Zuges, auf größeren Stationen nach Abgang von Zuggruppen, eine eingehende Nachziehung vornehmen, den Kontrolschaffner in Folge dessen besser kontroliren und Unregelmäßigkeiten sofort aufklären und nöthigenfalls telegraphisch berichtigen. Außerdem können diese Abschnitte gute Dienste bei Aufklärungen im Schalterdienst leisten. Der Beschaffung neuer Fahrkartenschränke und neuer Tagespressen bedarf es dabei nicht. Die Fahrkarten brauchen nicht in bisheriger Stärke hergestellt zu werden, sondern so, daß sie, zweitheilig und selbst dreitheilig zusammengefalten, im Schalterfach nicht mehr Raum in Anspruch nehmen als jetzt. Der Tagesstempel wird — scharfe Prägung vorausgesetzt — allen zwei bezw. drei Abschnitten gleichzeitig aufgedrückt. Bei Fahrtunterbrechungen sind, wie auch heute, entsprechende Bescheinigungen erforderlich, jedoch wäre zu diesem Zwecke die Beschaffung einheitlicher Gummistempel rathsam. Die heute meist üblichen Bescheinigungen, auf dem Bahnsteig, in der Hand und mit Blei ausgeführt, bieten gar keine Gewähr, weil dieselben meist unleserlich und durch ähnliches Gekritzel von jedem Beliebigen gemacht werden können, ohne bei der Fahrkartenkontrole Anstoß zu erregen. Ein Stempel für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten auf der Hinfahrt mit dem Abdruck: HF u. in Bonn. (Hinfahrt unterbrochen in B.) und ein solcher für Unterbrechungen auf der Rückfahrt mit dem Abdruck RF u. in Brühl. (Rückfahrt unterbrochen in) genügt. Datum, Name und Dienststellung des bescheinigenden Beamten spielen keine Rolle. Es würde wohl auch ein einfacher Stempel genügen mit dem Abdruck F u. in Minden. (Fahrt unterbrochen in), wenn die Verwaltung es für gleichgiltig erklären wollte, ob die bei Rückfahrkarten zugestandene zweimalige

*) Hierfür giebt es bei preußischen Eisenbahn-Direktionen, anscheinend allerdings nicht bei allen, sondern nur da, wo dieselben anderen Eisenbahn-Verwaltungen Konkurrenz machen wollen, also bis jetzt aus recht nüchternen Gründen, bereits die sogen. Sonntagsfahrkarten. D. Schriftl.

Digitized by Google

Fahrtunterbrechung einmal auf der Hin- und einmal auf der Rückreise, oder beliebig auf der Hin- oder Rückreise erfolgt. Ein erkennbarer Grund für die heutige Beschränkung liegt doch nicht vor. Zur weiteren Erleichterung der Fahrkartenkontrole dient auch noch ein besserer Aufdruck auf den Bahnsteigkarten. Auf den heutigen Karten verschwindet der Stationsname unter den anderen Aufdrücken, und doch ist der Stationsname die Hauptsache, damit beim Ausgang die Benutzung fremder Bahnsteigkarten selbst beim stärksten Gedränge unmöglich gemacht wird. Auf der Vorderseite der Bahnsteigkarte soll außer der Bezeichnung „Bahnsteigkarte" und der Nummer und allenfalls des Preises nur der Stationsname in möglichst großen Buchstaben stehen; was man dem Inhaber sonst noch mittheilen will in Bezug auf Benutzung und Giltigkeit, kann auf der Rückseite stehen.

Im Anschluß an diese Ausführungen sei zur weiteren Vereinfachung im Personen-Verkehr und somit auch zur Vereinfachung in der Fahrkarten-Kontrole die Abschaffung der 1. oder 4. Wagenklasse erwähnt, wobei selbstverständlich die Sätze der letzten Klasse die Sätze der heutigen 4. Klasse nicht übersteigen dürfen. Ein Bedürfniß für 4 Wagenklassen ist nicht vorhanden. Das Ideal wäre sogar ein Zweiklassen-System; aber dafür sind unsere gesellschaftlichen Anschauungen in Deutschland wohl noch nicht reif. Ferner zu empfehlen wäre die Beseitigung der Preisunterschiede für Schnell- und Personenzüge, von Luxuszügen mit Zuschlagkarten abgesehen. Man unterscheide nur noch solche Züge, welche auf möglichst wenig und solche, welche auf möglichst vielen Zwischenstationen anhalten, in beiden Fällen unter Anwendung möglichst großer Fahrgeschwindigkeiten Die Benutzung der Züge regelt sich von selbst, bezw. man regele die Eintheilung der Züge dem Bedürfniß entsprechend. Wenn dadurch die größere Mehrzahl der Züge und mit diesen die Reisenden die Zielstation rascher erreichen, so ist das für die Verwaltung kein Nachtheil, der Kohlenverbrauch ist geringer, und Personal und Material stehen wieder früher zur Verfügung. R. C.

Vom Strafvollzug in Fällen der fahrlässigen Eisenbahntransport-Gefährdung.*)

Den in Nr. 6 der Deutschen Verkehrs-Blätter d. J. niedergelegten Ausführungen in Betreff des § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B. wurde bis jetzt seitens der interessirten Kreise, wie es den Anschein hat, nicht die gehörige Beachtung zu Theil. Es wäre doch zu erwarten gewesen, daß in erster Reihe von Seiten des den Rechtsschutz für die Verbandsvereine ausübenden Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins als Referent für die Rechtshilfssache im Verbande zu diesen Darlegungen, eventuell unter Bezug seines Justiziars mittels einer eingehenden juristischen Abhandlung in der einen oder anderen Weise Stellung nehmen würde, indem im fraglichen Artikel nicht nur bezüglich des schon so oft für Eisenbahnbeamte verhängnißvoll gewordenen Paragraphen, sondern auch hinsichtlich des Strafvollzugs Anschauungen zum Theil neuer Natur niedergelegt sind, die der größten Beachtung werth erscheinen müssen. Allerdings kann man dieses Stillschweigen als eine Konsequenz der beim letzten Verbandstage in Wien seitens der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover abgegebenen Erklärung betrachten, wurde doch damals von dieser Seite, als der einstimmige Wunsch zu erkennen gegeben wurde: Der Verband möge doch endlich einmal Schritte unternehmen, die geeignet sind, eine Aenderung der bestehenden Gesetzgebung herbeizuführen, ausdrücklich hervorgehoben, daß die Versammlung wohl einen dahingehenden Beschluß fassen könne, ob aber etwas geschehe, das sei fraglich.

Es soll hier sofort zugegeben werden, daß es allerdings etwas schwer sein wird, eine Aenderung des § 316 des R.-Str.-G.-B.'s herbeizuführen, aber Angesichts der Thatsache, daß eine Aenderung des Gerichtsverfassungsgesetzes und der Strafprozeßordnung geplant ist, und daß dem Reichstag seitens der Regierung bereits eine bezügliche Gesetzesnovelle vorgelegt worden war, wird wohl die Frage aufgeworfen werden können, ob es nicht angezeigt wäre, die Wünsche der Eisenbahnbeamten mittelst einer rechtzeitig an den Bundesrath und Reichstag gerichteten Vorstellung zur Kenntniß dieser gesetzgebenden Körperschaften zu bringen, wäre es auch nur in dem Sinne gewesen, daß Eisenbahnunfälle nicht mehr vor einem ausschließlich mit Richtern besetzten Gerichtshofe abgewandelt werden, sondern der Beizug von Eisenbahnbeamten, vielleicht aus der Klasse der im betreffenden Falle zunächst Betheiligten etwa in der Eigenschaft als Schöffen oder auch als Geschworene, mehr als bisher ermöglicht werde. Es wird zugegeben, daß eine derartige Vorstellung für das erste Mal vielleicht erfolglos gewesen wäre, aber Wünsche, denen eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen ist, des Oefteren bei den zuständigen Körperschaften vorgebracht, werden doch wenigstens zur Erörterung gestellt, und damit ist doch immerhin schon Etwas erreicht, wenigstens werden nicht selten sich ergebende Härten in der einen oder anderen Weise beseitigt. Versäumen es doch auch andere Berufsvereine nicht, ihre Wünsche immer und immer wieder der Reichsregierung vorzutragen, warum sollten dies nicht auch die Eisenbahnbeamten thun können?

Da es nun den Anschein hat, daß der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover sich ausschließlich darauf beschränken will, nur im Einzelfalle helfend zur Seite zu stehen*), wodurch

*) Vorliegender Artikel, welcher die Regelung der Rechtsschutzfrage nach der Seite der Gesetzgebung hin zum Gegenstand hat, mußte leider aus Rücksicht auf verschiedene sich unserem Einfluß entziehende Umstände bis jetzt zurückgehalten werden. Angesichts des bevorstehenden Verbandstages sei aber nicht unterlassen, die hier gegebenen Anregungen besonderer Beachtung zu empfehlen. D. Schriftl.

*) Wir glauben nicht vorzugreifen, wenn wir bemerken, daß nicht oft genug betont werden kann, daß darin allerdings zunächst und vor Allem die Hauptaufgabe der Rechtshilfsabtheilung bestehen muß. Wenn auch feststeht, daß diese Art der Rechtshilfe hauptsächlich den preußischen Kollegen zu Gute kommt, welche in Bezug auf die Verantwortlichkeit vor Gericht viel öfter in die schlimme Lage gerathen, zu dieser herangezogen zu werden, so ist gerade damit dargethan, wie sehr das kollegiale Zusammenwirken in wichtigen Standes-Angelegenheiten von den betheiligten Vereinen gewürdigt wird. D. Schriftl.

„Peppo."

Ein Eisenbahn-Original.

Von **Martin Lüttich.**

(Fortsetzung.)

Als sie sich kennen lernten, war Peppo zweiter Verwalter, sie ein wunderschönes Mädchen. Im engen, kleinen Gäßchen wohnte sie mit ihrer Mutter, einer alten, ehrbaren Wittwe, deren Gatte auf dem Grunde des Meeres ruhte. Als Schiffskapitän hatte er vor wenig Jahren das Leben dem geliebten Berufe opfern müssen, ein schwerer Sturm begrub das Schiff mit Mann und Maus und einer werthvollen Ladung in den Abgrund des Meeres. Mutter und Tochter ertrugen den Tod des Gatten und Vaters mit Standhaftigkeit, sie schlugen eine jede Unterstützung seitens der Verwandten aus, zogen in das idyllisch gelegene Provinzstädtchen, und hier arbeiteten sie gemeinsam, denn nur in ihrer eigenen Thätigkeit fanden beide Vergessen. —

An einer abseits gelegenen Stelle, inmitten des großen, prächtigen Schloßparkes, hinter Buschwerk verborgen, steht ein kräftiger, von der Sonne gebräunter Jüngling. Es ist Peppo. Unwillig schlägt er mit einer Reitgerte in das Blätterwerk, und mehr als einmal wirft er den Blick durch das Gitterthor hinaus in den im Abendfrieden gebetteten Marktflecken. Da horcht er plötzlich auf, ein Freudenschein überfliegt die männlichen Züge, rasch eilt er ans Thor und — „Marga, bist du es" flüstert er tieferregt. Das Schloß knarrt, eine anmuthige schlanke Mädchengestalt schlüpft herein, zwei Arme breiten sich aus, um sie zu empfangen, doch wie eine Elfe so leicht, entwindet sich das Mädchen der Berührung.

„Marga", sprach der junge Mann leise, „reiche mir nur einmal deine Hand, gestatte nur einen Druck — es würde mich unaussprechlich glücklich machen!" —

„Weißt du was, Peppo, jetzt setze ich mich hier auf diese Bank, so. Nun stelle dich hierher, nein, etwas weiter — so, und nun laß hören, was du willst. Ich bin wirklich neugierig." —

„Wie du willst, Marga", klang die gepreßte Antwort, und in den schönen, dunklen Augen des jungen Italieners zuckte es wie Wetterleuchten. Das junge Mädchen schien es zu bemerken.

„Bist du mir bös, Philippo? Sieh, ich bin heut' so ausgelassen lustig, so froh. Es ist mir, als müßte ich etwas recht Freudiges erleben, und gleichwohl ist mir doch so bange zu Muthe. Was es nur ist, Philippo?" So sprach Marga, die Tochter des Kapitäns.

„Die schwüle Abendluft wird es sein." — „Marga, ich mußte dich sprechen, es ließ mir keine Ruhe mehr." Der junge Mann trat einige Schritte näher an die in Träumen Versunkene heran, fest blickte er dem Mädchen in die Augen, unergründlich tief suchte er in ihrer Seele zu lesen, und leise, unwillkürlich gedämpft sprechend, hob er an: „Weißt du noch die unvergeßliche Stunde, in welcher wir uns kennen lernten? Wir saßen im trauten Stübchen deiner Mutter, beide jung und so glücklich, deine zarte Hand lag

Digitized by Google

aber der allgemeinen Seite der Rechtsschutzsache nicht die gehörige Würdigung zu Theil wird, so wird sich der nächste Verbandstag in Berlin mit der Frage zu befassen haben, ob es nicht angezeigt ist, diesen Gegenstand in die Hände des Verbandsvorstandes zu legen, der alsdann einen geeigneten Juristen gegen entsprechende Honorirung sich zur Seite stellen müßte.

Der Eingangs genannte Artikel in Nr. 6 der Verkehrs-Blätter bespricht außerdem zutreffender Weise den Strafvollzug, und es muß als auffällig bezeichnet werden, daß in Verfolg jener Ausführungen nicht schon zahlreiche Artikel erschienen sind, in denen dargelegt ist, welcher Behandlung sich diejenigen unserer unglücklichen Kollegen, die das Mißgeschick hatten, wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes verurtheilt zu werden, bei Verbüßung der ihnen auferlegten Gefängnißhaft, zu erfreuen hatten, oder sollte es ihnen vielleicht Allen so gut ergangen sein, wie dem Herrn Einsender in Nr. 13 der Verkehrs-Blätter? Ja, wenn Jedem eine solche Behandlungsweise zu Theil würde, alsdann wäre in dieser Richtung allerdings kein Grund zur Klage vorhanden. Aber leider ist dem nicht so.

Was sagt man dazu, wenn Kollegen wie andere Inhaftirte behandelt wurden, wenn sie womöglich genöthigt sind, mit heruntergekommenen Individuen verkehren zu müssen? Immerhin zeigt der in Nr. 13 geschilderte Fall, daß der Strafvollzug nicht in allen Gefängnissen in gleicher Weise stattfindet, und dies dürfte umsomehr für uns ein Grund sein, dahin zu streben, daß im ganzen Deutschen Reiche, sobald der Fall fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes vorliegt, in Ansehung der hier in Betracht kommenden ganz besonderen Umstände, wie sie bei keinem anderen Stande vorliegen, den Betroffenen eine ihrem Stande angemessene Behandlungsweise zu Theil wird. Dahin mit allen Mitteln zu streben, ist Pflicht eines jeden Einzelnen.

Nun tritt die Frage auf, was hat Jeder zu thun, um zu der Erfüllung dieses Wunsches, soweit an ihm liegt, beizutragen? Es ist klar, daß die Verbandsleitung, insolange ihr nicht das erforderliche Material geliefert wird, insolange ihr nicht eine größere Anzahl von Fällen aus den letzten 10 Jahren zur Kenntniß gebracht wird, nichts Ersprießliches in dieser Hinsicht unternehmen kann. Deshalb ergeht an alle Kollegen, die es mit unserer Sache emst meinen, die dringende Aufforderung, von allen ihnen bekannten Fällen — gleichviel wie die Behandlung war — alsbaldige Mittheilung an die Schriftleitung der Deutschen Verkehrs-Blätter gelangen zu lassen. Diese Mittheilungen sollten hauptsächlich enthalten:

1. Zeit und Ort des Eisenbahnunfalls.
2. Kurze Schilderung des Unfalls unter Hervorhebung der auf die Schuldfrage von Einfluß gewesenen Umstände; Milderungsgründe, die nach Ansicht des Betroffenen oder nach den obwaltenden Verhältnissen — wenn auch nicht vom Gerichte anerkannt — vorgelegen haben, wären besonders zu erörtern.
3. Anzahl der Getödteten und Verwundeten, Höhe des Materialschadens.
4. Möglichst genaue Angabe des Verhandlungstages.
5. Ob Revision eingelegt wurde und wann in diesem Falle Termin stattfand.
6. Von welchem Gerichtshofe wurde die endgiltige Entscheidung gefällt?
7. Dauer der verhängten Gefängnißstrafe und Ort der stattgehabten Verbüßung.
8. Auferlegte Disziplinarstrafen, auch Beizug zum Schadenersatz.
9. Ausführliche Beschreibung der Behandlungsweise im Gefängnisse und Art der Beschäftigung.

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk.

(Fortsetzung.)

Zu scharfem Ausdrucke gelangt der Unterschied in der Lage der Planie zu dem Gelände bei Normal- und Schmalspurbahnen in der nachfolgenden kleinen Uebersicht. Es liegen nämlich von allen Bahnen Sachsens im Auftrage bei den Normalspurbahnen 56,62 Proz., bei den Schmalspurbahnen 55,54 Proz., im Abtrage bei den Normalspurbahnen 35,07 Proz., bei den Schmalspurbahnen 26,23 Proz., in Geländehöhe bei den Normalspurbahnen 8,31 Proz., bei den Schmalspurbahnen 18,23 Proz.

Der Unterbau unterscheidet sich von demjenigen der Normalspurbahnen im Allgemeinen nur durch die geringere Breite der Planie. Was die Einzelheiten desselben anbelangt, so bieten natürlich die Bahnen an und für sich große Verschiedenheiten und manche interessante Anlage. Es seien in dieser Beziehung einige Daten über einzelne Linien mitgetheilt.

Wilkau-Saupersdorf-Wilzschhaus. Der Unterbau ist auf eine Länge von 29,68 Kilometer durch besonderen Bahnkörper und auf eine Länge von 4,62 Kilometer durch öffentliche Straßen gebildet. In Schienenhöhe führen 236 weder verschlossene noch bewachte Wegübergänge über die Bahn. Von den zahlreichen Kunstbauten ist der Viadukt bei Wilzschhaus über das Muldenthal mit einer Gesammtlichtweite von 141 Meter bemerkenswerth.

Hainsberg-Kipsdorf. Der Unterbau ist auf die ganze Länge von 25,51 Kilometer durch besonderen Bahnkörper gebildet. Die Zahl der unbewachten Wegübergänge in Schienenhöhe beträgt 211. Beachtung verdient die Anpassung des Aeußeren der Kunstbauten an die landschaftliche Scenerie des Thales und seiner Felspartien, vermittelt durch die Anwendung des Bruchsteinmauerwerkes mit unregelmäßig hervorstehenden Bossen, nach Art des sogenannten Cyklopenmauerwerkes. Hierbei sah man sich durch die Gestaltung des Thales genöthigt, den jeweiligen Bedürfnissen in weitgehendem Maße Rechnung zu tragen, so daß eine Fülle interessanter Konstruktionen entstand, die das Studium dieses Theiles der baulichen Anlagen für den Fachmann zu einem besonders ausgiebigen machen. Bei den Eisenbrücken sind Parallelträger, Blechbogenträger, abgestumpfte Parabelträger, kontinuirliche

---

in der meinen, wir wußten nicht, wie es geschehen, es kam über mich wie Windesbrausen: das jähe Gefühl, dich zu lieben — zu lieben, o unaussprechlich, nun Marga — wie eben nur ich zu lieben verstehe. Du erwidertest meine Liebe, warst so überglücklich, der erste Kuß und der Segen deiner Mutter besiegelten unser Verlöbniß. Du schwurst damals, nur mir anzugehören — — und heute? Warum wendest du dich ab, Marga?" —

Die letzten Worte kamen mühsam aus der Brust des Jünglings, er hatte sich ganz dem Mädchen genähert, sein heißer Odem berührte wie glühende Lava ihre Wangen.

Wie kam es nur, daß ihr auf einmal so bang wurde? Ach, hätte sie doch seinem Rufe nicht Folge geleistet! Wie hilfesuchend irrte ihr Blick umher, doch die Schatten der hereinbrechenden Nacht ließen nur ihr Gegenüber erkennen.

„Du bist unvernünftig, Philippo! Komm laß uns gehen, deine erregte Phantasie malt dir Wunderliches vor. Ich habe dich ja lieb — so sehr lieb" — sprach sie leise, schüchtern. „Glaube mir," — — —

„Nein, Marga, betrüge dich und mich nicht!" Es klang wie ein halbunterdrückter Schrei durch die Abendstille. „Ich will dir sagen, wem deine — Neigung das sündhafte Herz höher schlagen läßt . . . . es ist Scassi, mein Prinzipal. Fürchte dich nicht, Marga, sprach Philippo schwerfällig, erschöpft, als er sah, wie das Mädchen zusammenfuhr, ich bin zu ehrlich, um feig zu sein. Der Gutsherr ist unvermählt. Seitdem er dich gesehen, verfolgt ihn dein Bild auf Schritt und Tritt, sein Denken und Trachten ist auf deinen Besitz gerichtet, sein Haß dagegen ruht auf mir. Weißt du, was man sich von ihm erzählt, weißt du, daß seine alten Leidenschaften nochmals hell aufflammen, um das zur Jungfrau erblühte Kind in den Abgrund des Verderbens zu ziehen? Er, der dein Vater sein könnte, hat stets offene Augen für das schöne Geschlecht, obwohl die edlen Gefühle der reinen, keuschen Liebe längst im unaufhörlichen Rausche des üppigsten Wohllebens verflüchtet sind. Die stürmischen Wellen der Ausgelassenheit haben sich allerdings gelegt, es ist mit den Jahren die Vernunft und damit gleichsam die Windstille eingetreten. Aber, Mädchen, das Geschehene hat sich wie dunkle, unheilverkündende Worte über den Körper des Mannes ergossen, von ihm sind die Folgen der ausgekosteten Jugendzeit abzulesen. Nach vorn übergebeugt, mit fahlen, blassen Wangen und müdem, schleppenden Gang bietet der Gutsherr ein Bild langsam hinsiechender Mannbarkeit. Und diesem Wüstling soll meine Marga, das reine, unschuldvolle Kind für die Zukunft angehören? Sie, die bereits den Treuschwur geleistet, will elenden Mammons wegen, und momentan umgaukelt von der Glorie einer vielbeneideten reichen Gutsherrin, die Poesie all' unseres irdischen Daseins vertauschen mit der nüchternen Prosa einer ungeliebten Gattin? Gewiß, ich biete dir wenig, Marga. Aber wir sind beide jung, ich werde arbeiten und schaffen, werde ehrlich ringen um der Mühe Lohn — der Preis ist ein zu kostbarer, ich werde halten, was ich dir versprochen, und beide werden wir glücklich sein!"

Philippo stand vor ihr in sehnendem Verlangen. All' die

Digitized by Google

Fachwerksträger zur Ausführung ackommen; die steinernen Brücken weisen unter Anderem auch Wölbkonstruktionen mit Kämpfergelenk auf; endlich finden sich Brücken mit Betongewölben und mit Bruchsteingewölben in Cement von größeren Spannweiten vor; bei Rabenau durchbricht die Bahn eine Felsennase mit einem Tunnel von 18 Meter Länge und 4 Meter Höhe, mit einer 0,35 Meter starken Ausmauerung von Sandstein.

Potschappel-Wilsdruff. Die 10,90 Kilometer lange Bahn benützt auf nahezu 2,3 Kilometer des Gleis der bereits früher erbauten vollspurigen Kohlenbahn Potschappel-Niederhermsdorf, welche durch Einlegung einer dritten Schiene für den Schmalspurbahnverkehr nutzbar gemacht worden ist. Von den Kunstbauten ist der Viadukt bei Kesselsdorf von 62 Meter Länge mit Eisenüberbau und eisernen Pfeilern bemerkenswerth.

Mügeln-Geising-Altenberg. Diese Bahn, welche auf 36 Kilometer den zahlreichen und starken Krümmungen des Müglitzthales folgt, ohne die enge Thalsohle zu verlassen. besitzt sehr viele und große Kunstbauten: Einen Viadukt von 65 Meter Länge, 53 Brücken mit eisernem Ueberbau von 2 bis 30 Meter Lichtweite, 3 gewölbte Brücken, 2 Wegunterführungen mit eisernem Ueberbau, 189 Wasserdurchlässe. Der Unterbau liegt auf 20,47 Kilometer im Auftrag, auf 13,16 Kilometer im Abtrag und nur auf 2,47 Kilometer in Geländehöhe. Ueber die Bahn führen in Schienenhöhe 248 offene, unbewachte Wege.

Taubenheim-Dürrhennersdorf. An Kunstbauten sind auf dieser 12 Kilometer langen Bahn, welche mitten durch drei größere Ortschaften in deren ganzer Längenausdehnung hindurch führt, hergestellt worden: 1 Viadukt von 76 Meter Länge mit Eisenüberbau in der Höhe von 10,63 Meter über der Thalsohle, 1 Viadukt von 54 Meter Länge, ebenfalls mit Eisenüberbau, 6 kleinere Eisenbrücken, 4 Wegunterführungen, 70 Wasserdurchlässe.

Bei sämmtlichen Schmalspurbahnen, welche bis zum Jahre 1894 gebaut wurden, beträgt die Breite des Unterbaues in der Bettungssohle gemessen: 2,95 Meter, bei den künftigen Bahnen wird sie mit 3,45 Meter hergestellt, damit das Herunterfallen von Bettungsmaterial vermieden und das Begehen der Planie seitens der Aufsichtsbeamten erleichtert wird. (Fortsetzung folgt.)

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes ist vom Landgerichte Leipzig am 7. Mai der Stationsdiätar Karl Gustav Emil Klinkauf zu 2 Monaten Gefängniß verurtheilt worden. Am Abend des 13. Januar d. J. fuhr kurz nach 7 Uhr auf dem Bahnhofe Schönefeld ein Personenzug, welcher von Leipzig kam, auf einen mit Pferden beladenen Güterwagen auf, ohne daß jedoch ein erheblicher Schaden hierdurch entstanden wäre. Der Lokomotivführer hatte das Hinderniß wohl bemerkt, aber den Zug nicht so schnell zum Stehen bringen können, daß ein Zusammenstoß vermieden worden wäre. Der Zug war in den Bahnhof Schönefeld eingefahren infolge der Meldung des Angeklagten, daß die Einfahrt frei sei. Offenbar hatte er vergessen, daß der mit Pferden beladene Wagen auf dem Gleise stand. Sein Einwand, daß er übermäßig im Dienste angestrengt gewesen sei, wurde nicht für stichhaltig erklärt, doch wurde ihm zugute gehalten, daß er nach Erkenntniß seines Versehens sofort dem ankommenden Zuge entgegenlief und mit der Laterne das Haltesignal gab. (Und trotzdem mußte eine Strafe von 2 Monaten Gefängniß verhängt werden?! D. Berichterstatter). — Die Revision des Angeklagten, welche materielle und prozessuale Rügen enthielt, wurde vom Reichsgerichte als unbegründet verworfen.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. Die Besoldungsaufbesserung für sämmtliche mittleren und höheren Beamten, einschl. der vortragenden Räthe der Ministerien, ist nunmehr beschlossene Sache; es wird also nun auch den Staats-Eisenbahn-Beamten in den entsprechenden Klassen die Genugthuung zu Theil, mit dem Etat 1897/98, sonach doch noch immer vor dem Schluß des Jahrhunderts ihre Lage verbessert zu sehen. — Wir wollen aber wünschen, daß sich auch bei diesem bedeutungsvollen Werke das Sprichwort voll bewähre: Was lange währt, wird gut. —

Die neuen Vorschriften für die Berechnung der Nebengebühren der Beamten des Fahrdienstes (Lokomotiv- und Zugbegleitungs-Beamten) sind am 1. Juli d. J. in Kraft getreten. Eine wesentliche Aenderung gegen die seitherigen enthalten die neuen Vorschriften in den Bestimmungen über die Gewährung von Nachtgeldern. Bisher wurde bei nur 14stündiger dienstlicher Abwesenheit vom Stationsorte das Nachtgeld gewährt, wenn die ganze Stunde von 2 bis 3 Uhr Morgens in die Abwesenheit fällt. An die Stelle dieser Vorschrift ist die Bestimmung getreten, daß die dienstliche Abwesenheit vor 2 Uhr Morgens begonnen oder über 2 Uhr Nachts gedauert haben muß. Während sonach bisher bei allen Zügen, die vor 3 Uhr Nachts auf den Zielstationen ankamen, ein Nachtgeld nicht gewährt werden konnte, darf jetzt ein Nachtgeld schon dann in Rechnung gestellt werden, wenn die Züge nach 2 Uhr Morgens, also beispielsweise 2 Uhr 1 Minute planmäßig ankommmen. Die wichtigste Aenderung besteht aber in der Herabsetzung der für die Gewährung von Nachtgeldern vorgeschriebenen Mindestdauer der dienstlichen Abwesenheit. Bisher war eine Mindestdauer von 14 Stunden, wobei die ganze Stunde von 2 bis 3 Uhr Morgens einbegriffen sein mußte, vorgeschrieben, künftig wird ein Nachtgeld in allen denjenigen Fällen schon gewährt, wenn die dienstliche Abwesenheit mehr als 12 Stunden gedauert und vor 2 Uhr Morgens begonnen oder über diese Stunde hinaus sich erstreckt hat. Als Beginn und Ende der dienstlichen Abwesenheit gilt auch künftig die fahrplanmäßige Abfahrts- und Ankunftszeit der Züge. Wenn aber durch Unfälle, Witterungsverhältnisse, Betriebsstörungen u. dergl. Zugsverspätungen von mehr als 4 Stunden herbeigeführt sind, soll bei Berechnung der Nachtgelder stets die wirkliche Fahrtdauer zu Grunde gelegt werden. Ein Personal ist beispielsweise mit einem Zuge um 2 Uhr Nach-

---

Wonne seines im Schwinden begriffenen Glücks, worauf er nicht verzichten wollte, kehrte mit machtvollem Reiz zurück, er schaute sie an, herzgewinnend — weltvergessen. Der junge Mann gedachte seines braven Vaters, seiner sanften Mutter: mit brennendem Auge und zuckendem Herzen überkam ihn die Größe seines Verlustes.

„Marga, meine süße, herzige Marga!“ — —

Und da erhob sich von der Bank, im hellen Kleide gleich einer bräutlichen Gestalt anzuschauen, das junge Mädchen. Angstvoll, zitternd, nahte es sich ihm, zwei Arme preßten sich um seinen Hals — ein heißes Lippenpaar drückte sich auf das seinige — — — vergessen, vergeben! Der Schwur war aufs Neue besiegelt. Sie lag wieder, wie so oft an seinem Herzen. Dorthin gehörte sie, nimmer sollte die bebende Braut von ihm. Sein Leben, sein Wirken und Schaffen galt ihr, — — jetzt war er, der Leichtgläubige, der Ungestüme, befriedigt. Mit zitternder Hand strich er über die heiße Stirn — es war doch auch unmöglich, wie konnte er nur gleich so Schlimmes befürchten. Nein, seine Marga war treu wie Gold. — — — — — — — — — — — — — — — — —

Im kleinen Städtchen geht's gar lustig zu. Es prangt im Festesschmuck, Fahnen, Guirlanden und Ehrenpforten giebt es in Masse zu schauen, das herrschaftliche Schloß erstrahlt in feenhafter Beleuchtung, Wagen an Wagen rollt die Rampe zum Schloßportal hinauf, geputzte Damen und Herren entsteigen denselben, die Klänge einer berühmten, von auswärts engagirten Kapelle vermischen sich mit dem Evviva Signorita — Evviva Signore der im Spalier aufgestellten Gutsbeamten, und im Gutshofe umlagern die Schaaren der eingeladenen Ortsbewohner die riesigen Fässer gespendeten Weines.

„Hat's eilig gehabt, die Marga! Man müßte ihm eigentlich böse sein, dem Kinde — von wegen dem Philippo. Wo wird er sein? Und haben Sie es schon gemerkt, wie es um die Zwei da oben steht?! Aber sagen darf man nichts, die wissen vielleicht selbst nicht, wie unglücklich sie sind. Nein, das geisterhaft-rührende Angesicht der jungen Frau vergesse ich mein Lebtag nicht wieder. Und der Gutsherr — puh, der Großvater und das Enkelkind! Ja, ja, der Herbst und der Frühling, der Tod und die Jugend — — so paßt Eins zum Andern. 's ist nicht schön, wenn etwas nicht zusammengehört.“

„Der Herbst und der Frühling“, sprach eine zweite Stimme — „sie hat ganz recht! Und die blonden Locken und das müde Haupt: na, Gott gebe ihr seinen Segen!“ — — —

Und drüben im Stationsgebäude liegt auf dem Schmerzenslager ein bleicher, sterbenskranker Mann. Wild phantasirt das Hirn, tobend schlägt das Herz, unartikulirte Laute ringen sich über die zuckenden Lippen.

„Marga, mein Liebling!! — — Du stirbst, — entschlüpfe, schnell — entschlüpfe. — — Es hat dich Niemand lieb — — nur ich. Komm — zu mir — — dahin gehörst du — — — ver — geben! vergessen! . . . . .

Zwei zitternde Hände berühren die Stirn des Kranken. Kalte Kompressen lindern für Minuten den tobenden Kampf — — heiße,

Digitized by Google

mittags abgefahren und soll fahrplanmäßig mit dem Gegenzuge um 10 Uhr 5 Minuten Abends zum Stationsorte zurückkehren. Der Gegenzug muß aber infolge Schneeverwehungen über 4 Stunden unterwegs liegen bleiben und kommt erst Nachts 2 Uhr 10 Minuten auf der Zielstation an. In einem solchen Falle hat nach den neuen Vorschriften der Führer ein Nachtgeld zu beanspruchen, während er dies nach dem seitherigen Reglement nicht konnte. Die neuen Vorschriften gewähren hiernach dem Lokomotiv- und Zugpersonal wesentliche Vortheile. Nach den angestellten Berechnungen wird es sich um eine Mehrausgabe für die Staatskasse von mehreren Hunderttausend Mark handeln.

Reichs-Eisenbahnen. Wie die preußischen Beamten, sollen auch die des Reiches und insbesondere die der Reichs-Eisenbahnen eine Aufbesserung ihrer Gehälter erfahren und soll damit im nächsten Etat (1897/98) begonnen werden. An den betheiligten Beamten selbst liegt es, ihre dringendsten Wünsche rechtzeitig geltend zu machen.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Schnellzugs-Verbindung München-Hamburg. Die bayrische Staats-Eisenbahn-Verwaltung hat der preußischen schon wiederholt den Vorschlag einer kürzesten Schnellzugs-Verbindung von München nach Hamburg über Bebra gemacht, ohne bis jetzt jedoch Entgegenkommen zu finden. Die Verwunderung hierüber kommt in verschiedenen Blättern zum Ausdruck. Die Fahrt kann durch die vorgeschlagene Verbindung um mehr als 100 Kilometer gekürzt werden. Bisher mußten die Schnellzüge über Regensburg-Leipzig-Berlin oder über Probstzella-Berlin oder über Aschaffenburg-Frankfurt a. M. benutzt werden, da von Würzburg über Bebra die Schnellzugsverbindung immer noch mangelt. Anstatt in 18 Stunden würde man künftig in 15½ Stunden von hier nach Hamburg gelangen können. Die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern, welche diese kürzeste Schnellzugsverbindung angeregt hat, wird auch fernerhin mit Rücksicht darauf, daß die Abkürzung der Reise an den Weltseehafen Hamburg und von diesem zurück von eminenter Bedeutung ist und daß außerdem neue direkte Zugverbindungen nach und von Italien, Wien und in die Schweiz sich ergeben würden, in ihren Bestrebungen, diese kürzeste Verbindung doch noch durchzusetzen, keinesfalls nachlassen. Auch wird die Frage auf der nächsten Fahrplankonferenz, die im Dezember in Wien stattfindet, wieder zu Sprache kommen.

Technisches.

Oesterreich. Nach den bei österreichischen Bahnen angestellten Erhebungen bewähren sich die **festen Handgriffe**, welche bei den mit Sicherheitskuppelungen versehenen Wagen an den Stirnseiten angebracht sind, weit besser als die Nothketten bezüglich der Sicherheit der die Wagenkuppelung besorgenden Bediensteten. Das Eisenbahnministerium hat deshalb mit Erlaß vom 13. Juni d. Js. die Bahnverwaltungen angewiesen, die geeigneten Verfügungen zu treffen, daß an sämmtlichen Wagen des Fahrparkes allmählich und zwar mit thunlichster Beschleunigung die Sicherheitskuppelung angebracht, die Nothketten entfernt und an deren Stelle die im § 82 des neu redigirten Entwurfes der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorgesehenen stangenförmigen Handgriffe angebracht werden.

Vermischtes.

Erinnerung eines Feld-Eisenbahn-Beamten. Mitte Juli 1871 war im neuen Deutschen Reiche ein allgemeiner Jubel. Man kann diese Zeit als die eigentliche Friedensschlußzeit betrachten, denn war es doch die Zeit des Einzuges unserer siegreichen Truppen in die Heimath. Die eigentliche Rückkehr aus dem Kriege und insbesondere die der Führer war allerdings schon eher erfolgt. Außerordentlich packend und lebendig schildert uns diese Heimkehr ein bayrischer Feld-Eisenbahn-Beamter folgendermaßen: Wie ein Triumphzug gestaltete sich im Jahre 1871 die Rückreise des Grafen von Bismarck, des Kronprinzen, des Großen Generalstabes mit Moltke und schließlich des Heldenkaisers von Versailles bis Nancy und von da über Frouard, Metz, Saarbrücken nach Frankfurt am Main. Auf allen Stationen, die die zur Rückreise eingestellten Sonderzüge berührten, standen in dichten Massen die Soldaten, Offiziere und Bahnbeamten und hinter ihnen die Franzosen, denen man gestattet hatte, durch die geschlossenen Gitter den Herrführer der deutschen Truppen, den Kronprinzen, dann Bismarck und Moltke zu schauen. Alle Vorsichtsmaßregeln waren getroffen worden, um einem Attentat auf die Züge vorzubeugen, Tag und Nacht ritten und marschirten Patrouillen die Bahnstrecke entlang, die die Züge zu passiren hatten, alle Tunnels waren sorgsam bewacht. Das Hauptinteresse richtete sich auf Bismarck, der als erster mit einem eigenen Sonderzuge nach Deutschland zurückreiste und dessen Zug von einer Menge von Feldgensdarmen und einigen Berliner Geheimpolizisten besetzt war. Wo er ausstieg, und dies geschah bis Nancy auf allen Haltestationen, wie in Meaux, Chateau-Thiery, Epernay, Chalons, Vitry Barle Duc und Commercy, drängten sich ungestüm die Landwehrmänner an ihn und schüttelten ihm die Hände, dabei fragend, ob sie denn nun bald heimziehen dürften. Ein frohes Hurrah erscholl, als er, der um Kopfeslänge die Größten überragte, die tröstliche Aussicht auf baldigen Rückmarsch gab und in freudigem Stolze erglänzte sein Antlitz, als er die Begeisterung wahrnahm, die ihm allenthalben entgegengebracht wurde. Aehnliche Scenen wiederholten sich, als der Kronprinz und dann der 60 Achsen starke Sonderzug des Großen Generalstabs mit Feldmarschall v. Moltke durchkam. Zuletzt kam der greise Kaiser mit glänzendem Gefolge, der ebenfalls in Lagny den bereitstehenden Sonderzug bestiegen hatte, mit dem er vorher in neunstündiger Fahrt bis Nancy reiste. Von dem Enthusiasmus, der bei dieser Fahrt herrschte, vermag sich nur Derjenige einen Begriff zu machen, der damals das Glück hatte, den kaiserlichen Triumphzug mit anzusehen: Soldaten von Zügen, die in den Stationen standen, hatten sich am Bahnhof aufgestellt, Kranke und Verwundete streckten aus dem Sanitätszuge wenigstens grüßend

---

bange Zähren netzen die Wangen einer liebenden, aufrichtig liebenden Mutter. Und neben dieser steht ein wetterfester, alter Eisenbahnbeamter. Ernst schaut er in die entstellten Züge seines einzigen Kindes, nur einen Gedanken hegt der Vater — — — — er bittet den Allmächtigen um Erhaltung des entfliehenden Lebens. O, hätte er nicht darum gebeten! (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Der neue Hofzug, welcher dem österreichischen Kaiser von den ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellt worden ist, besteht aus fünf Wagen und zwar aus einem für den Kaiser, einem für die Kaiserin, aus zwei Wagen für das Gefolge und einem Speisewagen. Der Küchen- und Servierwagen ist aus dem früheren Hofzuge beibehalten, nur die elektrische Beleuchtung und der telegraphische Signalapparat in denselben wurden neu eingerichtet. Die beiden 41,5 Tons schweren Wagen der Majestäten ruhen auf sechs Achsen, die übrigen im Gewichte von 32—37 Tons auf vier Achsen. Der 36 Tons wiegende Speisewagen besteht aus zwei Salons, von welchen der Speisesalon 9, der Rauchsalon 8 Meter lang ist. Die Beleuchtung des ganzen Zuges erfolgt durch Akkumulatoren mit 40stündiger Brenndauer. Sämmtliche Wagen sind mit Doppelfenstern und Jalousien ausgestattet. Der Hofzug wurde in seiner Gesammtheit von der Firma Ganz & Co. in Budapest nach den Plänen des Professors Stibral hergestellt.

Ein strebsamer Beamter. Französische Blätter bringen folgende lustige Geschichte, über die gegenwärtig die Beamtenwelt eines westlichen Departements herzlich lacht: „Ein frischgebackener, auf seine Würde sehr stolzer junger Rath erhielt vor einigen Tagen ein streng persönliches Schreiben aus dem Ministerium des Innern, in dem an seinen Eifer und seine Umsicht appellirt wurde, um „zu einem hervorragend patriotischen Zwecke" die Zahl, die Höhe und die Stärke der — Blitzableiter festzustellen, die auf den Häusern seines Residenzortes angebracht sind. Der junge Beamte, sehr stolz auf dieses Zeichen des Vertrauens seines höheren Vorgesetzten, ging sofort mit Feuereifer an die Bewältigung dieser patriotischen Aufgabe. Die Einwohner der Stadt waren höchst erstaunt, ihn, den Kopf zum Aufwärtsschauen in gefährlicher Weise zurückgebogen, die Straßen entlang gehen, Noten aufnehmen und bei den ihm bekannten Hauseigenthümern Erkundigungen nach der Stärke der Blitzableiter einziehen zu sehen. Der Musterbeamte soll seine Untersuchung nunmehr beendigt und bereits einen Bericht in zwei Exemplaren, für den Minister des Innern und für den Kriegsminister, vorbereitet haben. Vielleicht werden aber seine Kameraden, die den ganzen Jux angestiftet haben und über das Gelingen desselben sich kannibalisch freuen, finden, daß die Sache weit genug getrieben ist und ihn an der Absendung der Berichte verhindern. (Oesterr. B.-Z.)

Digitized by Google

die Hände entgegen, rauschende Musik ertönte, wenn eben ein Regimentsstab in der oder jener Station stand, Offiziere aller Waffengattungen drängten sich an den kaiserlichen Zug. Wie leuchteten da des Kaisers Augen! Verwirrt und betäubt von all' dieser Begeisterung, dem unbeschreiblichen Enthusiasmus sahen die Franzosen den Siegeszug vorbeipassiren. Auch für den kaiserlichen Sonderzug waren alle nur erdenklichen Vorsichtsverfügungen getroffen; es fuhr dem Zuge eine halbe Stunde vorher eine sogenannte Revisionsmaschine voraus, auf der Maschinenbeamte und Ingenieure standen, die die Fahrbarkeit der Strecke prüften. Nach Heimkehr des Kaisers und des Großen Generalstabes begann die Rückbeförderung der deutschen Truppen; bis diese großartige Aufgabe vollendet war, mußten die deutschen Bahnbeamten in Frankreich den Betrieb noch leiten, dann schlug auch für sie nach achtmonatlicher anstrengender, aber ruhmvoll durchgeführter Arbeit die Stunde der Abberufung.

Ein entsetzlicher Eisenbahnunfall hat sich am 8. d. Mts. in der Nähe von Graz und zwar auf Station Gösting zugetragen. Ein über den Unfall genau orientirter, glaubwürdiger österreichischer Eisenbahnbeamter erzählt über die Schreckensscene Folgendes: Der fällige Schnellzug von Triest hat auf Station Gösting, einer Haltestelle vor Graz und unmittelbar am zweiten Ausfahrtswechsel einen Landauer überfahren, in welchem 8 Personen saßen. Drei Mädchen und zwei Männer wurden sofort getödtet, während die übrigen 3 Insassen schwere Verletzungen davontrugen. Die Verunglückten sind sämmtlich Bedienstete einer lithographischen Anstalt in Graz und kamen von einem fröhlichen Fest. Nach Beendigung desselben fuhren sie mit einem gemietheten Wagen und zwar gegen 2 Uhr Morgens von Graz weg und in heiterster Stimmung trafen sie in Gösting ein, hier nochmals einen „Frühschoppen" beim Gastwirth Schippingen genehmigend. Anfänglich wollte die Gesellschaft hier verbleiben, auf das Drängen eines Mitfahrenden aber wurde gegen 5 Uhr zur Station aufgebrochen. Es war die Fahrt in den Tod! Eben als der Wagen das Wächterhaus am Bahnhofe passirte, brauste der Triester Schnellzug heran, ein Schrei — ununterbrochenes Pfeifen der Maschine — ein Knirschen und Stöhnen und Aechzen, der Sensenmann hatte seine Opfer in den knöchernen Armen — — —. Das alte Lied, die alte Klage: der Bahnwärter hatte geschlafen und vergessen die Schranken zu schließen. Gleichwohl aber hätten die Insassen des Miethwagens sehen müssen, daß der Zug nahte, da an der Unglücksstelle freier Ausblick war, aber nach der Aussage von Zeugen sollen die Leute betrunken gewesen sein. Der Wagen wurde von der Maschine erfaßt, die darin Sitzenden fielen in weitem Bogen in das Gleis vor die Maschine, und nun begann das Vernichtungswerk. Der Anblick der Leichen soll geradezu fürchterlich gewesen sein, die Entseelten waren zu Fleischklumpen zermalmt, und das Zugspersonal hatte lange Zeit zu arbeiten, um die Gliedmaßen aus den Rädern, Achsen u. s. w. zu entfernen. Das Unglück ereignete sich so schnell, daß kein Reisender im Zuge auch nur das Geringste davon wahrgenommen hat. — Und nun zu der traurigen Veranlassung dieses erschütternden Unglücks! Möge dasselbe erneut das Streckenpersonal zur äußersten Pflichterfüllung mahnen! Die Katastrophe verschuldet der Bahnwärter Dengg in Gösting. Nach dessen eigenen Aussagen war er beim Lesen eines Buches eingeschlafen und zwar so fest, daß er das Signal und das Heranbrausen des Schnellzuges überhörte und damit unterließ, die Schranken zu schließen. Die am Unfallsorte eingetroffenen höheren Eisenbahnbeamten, ferner der Staatsanwalt, ein Polizeikommissar und der Arzt stellten den Thatbestand fest; das Ergebniß war, daß Dengg sofort verhaftet wurde. Nun kommen aber noch Menetekel für die Eisenbahnverwaltung. Der Bahnwärter sagte aus, daß seine Frau schwer krank gewesen und Tags vorher in das Krankenhaus transportirt worden sei. Durch die Pflege, die er seiner Frau angedeihen ließ und dadurch, daß er sich 17 Stunden im Dienste befand, sei er der Müdigkeit erlegen. Merkwürdiger Weise naht immer einem Unglück gleich das zweite. Im selben Moment der Katastrophe kam von der entgegengesetzten Seite ein Personenzug; hätte nicht im rechten Augenblick die Frau eines anderen Bahnwärters schnell das Warnungssignal gegeben, dann hätte unbedingt ein entsetzlicher Zusammenstoß erfolgen müssen. Die Pferde des Unglücksgefährts sind vollständig unverletzt davongekommen, der Kutscher befindet sich aber mit unter den Getödteten. Mit halbstündiger Verspätung langte der Schnellzug in Wien an. —tt.—

Ueberfahren und sofort getödtet wurden in der Nacht vom 13. zum 14. dss. Mts. bei Beginn der Entladung eines Steinschlagzuges im Gütergleise Tw-Rf, Berlin, drei Arbeiter durch eine im richtigen Gleise Rf-Tw fahrende Maschine in dem Augenblick, als dieselbe die Ueberführung der Kanner Chaussee bei Rixdorf passirte. Die Unglücklichen wurden gegen die Eisenkonstruktion der Brücke geschleudert. Einem vierten Arbeiter wurde dabei der Fuß abgefahren. Die Untersuchung über den traurigen Fall ist eingeleitet.

Briefkasten.

R. L. An wichtigen Gegenständen für die Verhandlungen des Verbandstages in der Reichshauptstadt fehlt es, wie die Tagesordnung in der vorliegenden Nummer zeigt, wiederum nicht. Voraussichtlich wird nun auch der eine oder andere Gegenstand, so z. B. die Rechtsschutz-, die Unfall- und die Kautions-Angelegenheit zur Reife gediehen sein. — **K. Y.** Mit Rücksicht auf die schon von anderer Seite erfolgte Kundgebung haben wir die Ihrige einstweilen zurückgestellt. — **P. in St.** Zu der Anregung in voriger Nummer, betr. Vergütung für Nachtdienststunden, liegen uns bereits verschiedene andere zustimmende Zuschriften vor. Wir werden also zunächst im Allgemeinen wieder darauf zurückzukommen haben. — Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Die geehrten Abonnenten, denen die Zeitung durch den Verein oder direkt als Kreuzbandsendung durch uns zugeht, gestatten wir uns, soweit sie als noch rückständig in Betracht kommen, höflich daran zu erinnern, daß allgemein die **Abonnementsgelder im Voraus** zu entrichten sind. Wir bitten recht sehr, die ausgefertigten Rechnungen gefl. entsprechend respektiren zu wollen. Hochachtungsvoll

Leipzig, im Juli 1896. **Die Geschäftsstelle.**

Binnen Kurzem erscheint in unserem Verlage

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Verfasser ist einer der bedeutendsten Militär-Eisenbahn-Schriftsteller, Hauptmann d. L. Dr. jur. Joesten, rühmlichst bekannt unter dem Namen Miles Ferrarius, welcher mit dieser Veröffentlichung einem Wunsche, für die Mitglieder unseres Verbandes, im Weiteren aber auch für die gesammte Eisenbahn-Beamtenschaft, ein instruktives Buch über einen der interessantesten Gegenstände darzubieten, in anerkennenswerthester Weise entspricht.

Das Werk wird in allen Kreisen freudigst willkommen geheißen werden. Zudem ist den Mitgliedern der Verbandsvereine von vornherein ein **Vorzugspreis** (Mk. 1,20 statt 1,50) zugesichert.

Ferner theilen wir mit, daß die beiden Kalender

Deutscher Eisenbahn-Kalender für 1897

(Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte) und

Deutscher Flügelrad-Kalender für 1897

(für die Familie Deutscher Eisenbahner)

in bekannter gediegener Ausstattung vorbereitet und diesmal bereits im September zur Ausgabe gelangen werden. Ausführlicher Prospekt mit Einzeichnungsliste folgt in diesen Tagen. Hochachtungsvoll

Leipzig, im Juli 1896. **Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.**

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

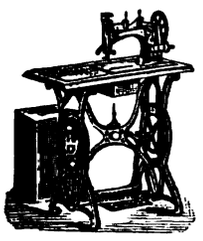
Damenkleiderstoffe

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog **gratis.**

Sieg der deutschen Arbeit!



Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.**
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig, Dörrienstraße 3.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französische Str. 24.

Vorkursus: October. Bahnhandwerker, sowie **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.
Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.
Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Fahrgeld-Kassirer

auf mittelgroßer, sehr schöner Station wünscht mit Kollegen in größ. Stadt mit Realgymnasium **zu tauschen.** Umzugskosten 2c. würden vergütet. Werthe Off. unter A. G. 30 an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kautionen für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Exped.-Hilfsarbeiter

Bezirk Leipzig I, wünscht mit Kollegen and. Bezirks, gleichviel welchem, **zu tauschen.** Off. unter Z. W. 50 an die Expedition d. Zeitung.

August Roth,

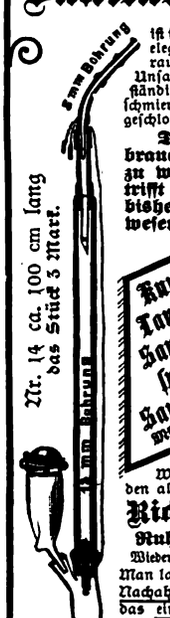
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00, 3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner und wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waldmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.
No. 11.

1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 **echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz** im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur M. 1.20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt Amts- und Dienst-Kautionen und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Pianinos
von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung 20 Jahre Garantie!

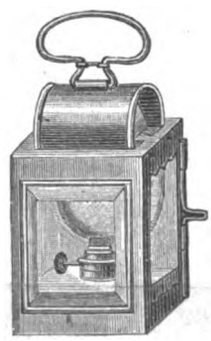
Das schönste Zimmer-Closet!
Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth, überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!
Ueberaus elegant an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen.—
Es kostet:-
mit **dunklem Phantasiestoff** Mk. 23.50
„ **rothbraun. gemust. Wollstoff** „ 24.50
„ **rothbraun.** od. **grün. Plüsch** „ 25.50
„ **buntgewebtem Moq. Plüsch** „ 27.50
1 gepolsterte **Rück- und Armlehne** dazu passend (zum Anstecken)
in **Wollstoff** Mk. 10.—, in **Plüsch** Mk. 12.—
1 **Kiste** z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.
Garantie: Zurücknahme!
Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.
Carl Dettmer, Elten i. A. 56.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



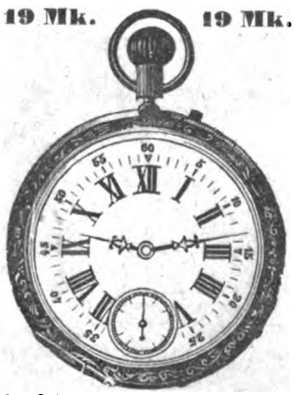
Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Reuter-Rückwand versehen.

Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen, goldenen, silbernen** u. echt **Gold-double-Schmucksachen, Brillen, Pincenez** etc. Nichtconvenirendes wird binnen **drei Tagen** nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. **Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: Paul Marcuse, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau, Schwert-Strasse 6.**
Telegramm-Adresse: Paul Marcuse, Breslau.

„Bahn frei"
Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.**
Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Lebensversicherungs- und Ersparnis-Bank in Stuttgart.

— Gegründet 1854. —
— Unter Staatsaufsicht. —

Alle Ueberschüsse gehören den Versicherten.

Jahresüberschüsse:

1892:	3,7	Millionen Mark.
1893:	3,9	„ „
1894:	4,3	„ „
1895:	4,5	„ „

Versicherungsstand im Juni 1896: 460 **Millionen Mark.**
Bankvermögen Ende 1895: 124 903 037 „
Darunter **Extrareserven:** 20 191 186 „

Die Bank steht mit zahlreichen Behörden, Corporationen und Vereinen, so auch mit dem Landesverein württemb. Verkehrsbeamten im Vertrags-Verhältnis.

Inhalt: Vereinfachung in der Fahrkarten-Prüfung zur Verhütung von Unterschleifen. — Vom Strafvollzug in Fällen der fahrlässigen Eisenbahntransport-Gefährdung. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vermischtes. — Feuilleton: „Peppo".

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma A. Kagelmann, Hauptagentur in Gotha, bei. Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 29. Leipzig, den 16. Juli 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 2, erbeten.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Tagesordnung

für die

Berathungen des VI. Verbandstages am 7. und 8. August 1896 in Berlin.

Verhandlungslokal: Viktoriasäle, Leipzigerstraße 134.

Beginn der Verhandlungen für beide Tage 9 Uhr Vormittags.

1. Bericht des Verbandsvorstandes und dessen Besprechung.
2. Vorlage, Prüfung und Richtigsprechung der Jahresrechnung.
3. a) Bericht des Referenten der Rechtshilfs-Abtheilung (Deutscher Eisenbahnbeamten-Verein in Hannover) über die Wahrnehmung der Rechtsangelegenheiten im verflossenen Jahre und Besprechung desselben.
   b) Bericht des Verbands-Ausschusses für die Rechtshilfsfrage und Besprechung der letzteren überhaupt.
   c) Vorlage und Prüfung der Rechnung über die dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover durch Wahrnehmung der Rechtshilfsangelegenheiten für den Verband erwachsenen allgemeinen Kosten, Anerkennung bez. Feststellung derselben.
4. Bericht des Ausschusses für Herbeiführung eines Abschlusses mit einer Unfallversicherungs-Gesellschaft.
5. Bericht des Verbandsvorstandes über das Ergebniß der auf Grund Beschlusses des V. Verbandstages angestellten Erhebungen in der Kautionskassenfrage.
6. Bericht des Preßausschusses über das Ergebniß des ersten Preisausschreibens und dessen Wiederholung; Mittelbewilligung.
7. Das Verbandsorgan, sowie die geistigen und sachliterarischen Aufgaben des Verbandes überhaupt. Allgemeine Aussprache, Aeußerung von Wünschen und Vorschlägen ꝛc. ꝛc.
8. Aufstellung des Haushaltplanes für 1895/96 und Erledigung von § 9, Absätze 2 und 8 der Verbandsordnung.
9. Feststellung von Ort und Zeit des VII. Verbandstages.
10. Allgemeine Besprechung von Verbands-, Standes- und Berufsangelegenheiten.

Der Verbandsvorstand.

Preßausschuß betr.

Der Preßausschuß des Verbandes hat sich, nachdem die für ihn vom letzteren erlassene „Ordnung" nunmehr festgestellt worden ist, auf Grund der von den einzelnen Vereinen vollzogenen Ernennungen endgiltig konstituirt. Er setzt sich aus nachgenannten Herren zusammen:

1. für den österreichischen Verein
   Herr Oberoffizial Wolfgang Rick (K.F.N.B.) Wien. (Schriftstücke an die Adresse des Zentralkomitees des Vereins erbeten);
2. für den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein
   Herr Stations-Assistent C. Ed. Schmidt, Vorsitzender des Bezirksvereins in Magdeburg;
3. für den sächsischen Verein
   Herr Bureau-Inspektor Klötzer, Vorstand des Hauptbureaus der Kgl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Dresden;
4. für den württembergischen Verein
   Herr Sekretär Beyerle, Revisorat der Generaldirektion der Kgl. württ. Staatseisenbahnen, Stuttgart;
5. für den badischen Verein und als Referent des Ausschusses
   Herr Revisor Sagebiel, Gütertarifbureau der Generaldirektion der großh. badischen Staatseisenbahnen, Karlsruhe;
6. für den Darmstädter Verein
   Herr Revisor Zipse, Direktion der Main-Neckar-Bahn, Darmstadt;
7. als Vorsitzender des Ausschusses
   Herr Eisenbahn-Sekretär Max Fischer, Vorsitzender des Verbandes und des sächsischen Vereins, Chemnitz.

Chemnitz, den 11. Juli 1896. Max Fischer, Vorsitzender.

Karlsruhe, den 8. Juli 1896. Sagebiel, Referent.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Crimmitschau.

Abermals wurde die hiesige Ortsgruppe durch zwei sehr interessante und lehrreiche Vorträge erfreut und zwar hielt zunächst am 19. Juni. Herr Postsekretär Rosenbaum Vortrag über: „Einiges über die Rechte und Vorrechte der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung." Ausgehend davon, daß es dem Staate darauf ankommt, das Wohl seiner Angehörigen zu fördern und der Gesammtheit zu dienen, stellt er sich die Aufgabe, die Bedürfnisse des Volkslebens zu ergründen, alle Theile des Reiches mit Verkehrsorganen und Verkehrsmitteln einheitlich und gleichmäßig auszustatten, allen Bewohnern in Stadt und Land die Segnungen eines geordneten Postwesens unter möglichst gleichen und billigen Bedingungen zugänglich zu machen und hierdurch dem Handel und Wandel neue Absatzgebiete zu erschließen. Eine derartige Einrichtung kann aber nicht der Privatunternehmung, die nur den Zweck im Auge hat, einen möglichst hohen Gewinn zu erzielen, überlassen werden, sondern muß in den Händen des Staates verbleiben, der allein diese Aufgaben richtig zu lösen vermag. Im Weiteren ging Redner auch auf das Telegraphenwesen und auf die Vorrechte der Post gegenüber der Eisenbahn über und schloß mit dem Wunsche, daß die persönlichen Beziehungen zwischen den Beamten der Eisenbahn und der Post überall und nicht zum mindesten hier in Crimmitschau recht gute und freundliche sein und bleiben mögen, seinen Vortrag.

In der am 2. Juli ac. stattgefundenen Monatsversammlung berichtete Herr Bahnhofs-Inspektor Schwartz über: „Die Gewerbe- und Industrie-Ausstellung zu Berlin". An der Hand einer großen Uebersichtskarte und einer kleinen Skizze führte Redner seine Zuhörer von Punkt zu Punkt der verschiedenen Sehenswürdigkeiten der Ausstellung und wurden die bedeutende Anlage des Ausstellungsbahnhofes, der elektrischen Ringbahn u. s. w. einer eingehenden Besprechung unterworfen. Dieser Vortrag war ein hochinteressanter, um so mehr, da es doch den wenigsten der Eisenbahnbeamten vergönnt ist, eine solche Ausstellung zu besuchen und selbst Kenntniß zu nehmen von den Fortschritten von Gewerbe und der Industrie.

Beiden Rednern sei hiermit nochmals der Dank der Ortsgruppe ausgesprochen. Leider waren beide Vortragsabende von den Mitgliedern nicht so besucht, wie sie es hätte sein sollen, vorzüglich fehlten die jüngeren Mitglieder*), für die doch dergleichen Vorträge am meisten Werth haben sollten. Hoffen wir, daß die schönen Abende und nicht Gleichgiltigkeit der Grund ihres Fernbleibens gewesen ist.

*) Seltsamer Weise ist das die stehende Klage fast überall. Als die Aufbesserung der „Lage" noch nicht durchgeführt war, hörte man diese Klage viel weniger oft.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Mit Bezug auf die herzliche Einladung unseres verehrten Herrn Kollegen Scharr-Berlin in den letzten Nummern der Verkehrs-Blätter gestatte ich mir, an meine werthen Herren Kollegen im Bezirk — und auch an jene im Land — die dringende Bitte zu richten, dieser Einladung, wenn irgend thunlich, zu entsprechen und sich recht zahlreich zum Verbandstag der Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Beamtenschaft vom 6.—9. August l. J. in Berlin am grünen Strand der Spree einzufinden. Ganz abgesehen davon, daß derartige internationale Zusammenkünfte mehr

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Actiengesellschaft

Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen, **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.** Zu zahlen ist eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1 1/2 %** und ein jährliches Entgelt von **3 1/2 %** von dem noch nicht amortisirten Kurswerth.

Durch Inserate der **Versicherungsanstalt „Preussischer Beamten-Verein"** gezwungen, machen wir darauf aufmerksam, dass diese **stets** vor Hergabe einer Kaution **den Abschluss einer Lebensversicherung** verlangt, sowie die sofortige Zahlung der Differenz zwischen Nennwerth und Kurswerth 3 1/2 procentiger Effekten. Das sind ca. **5 %**.

Dadurch legt eine Kautionsleistung des Preussischen Beamtenvereins dem Beamten **einmalige und dauernde Mehrlasten** gegen eine solche der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft auf. **Einmal** bei Stellung der Kaution sind beim Preussischen Beamtenverein ca. **3 1/2 mehr** als bei der Kautionsgesellschaft und **jährlich** sind beim Preussischen Beamtenverein in den ersten Jahren ca. **1 1/2 % mehr** als bei der Kautionsgesellschaft zu zahlen.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.

Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Gold-double-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

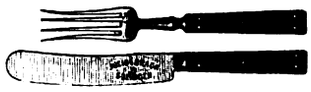
Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Pianinos

von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

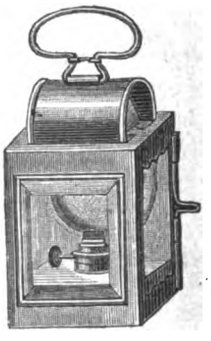


5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mess.-Nickel-Blende versehen. a Stück Mk. 1.60. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Bahnmeister-Schule

Sternberg in Mecklbg.

Auskunft durch d. Director: **Moritz Wenck, Architect.**

Dienstkautionen

bis zu 18000 **Mk.** stellt unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5 % Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 3 % zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werth-Papiere in Abzug gebracht, so daß bei 3 1/2 prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1 1/2 %** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat in den ersten 5 Jahren einen jährlichen Beitrag von 1 % und in den folgenden 3 Jahren von 1/2 % an diesen Fonds zu entrichten.

Die **erste Berliner Kautionsgesellschaft**, welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6 1/2 % Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1 1/2 %. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, so daß das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3 1/2 %** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Inhalt: Eine Frage. — Vorschlag zu einer Kautions-Bürgschaftskasse. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Prüfungswesen. — Vermischtes. — Feuilleton: „Peppo". — Literarisches. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 28. Leipzig, den 9. Juli 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Einladung

zu dem

vom 6. bis 9. August 1896 in Berlin stattfindenden

VI. Verbandstage

des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

„Deutsche Brüder, legt zum Bunde Hand in Hand nach deutscher Art,
Stehet um das Bundeszeichen, fest zu Schutz und Trutz geschaart."

So nahen sie heran die herrlichen Tage, die wieder einmal die Jünger des rollenden Flügelrades vereinigen sollen. Vom wogenschäumenden Nordmeer bis zu des Südens Alpengrat, von der Weichsel bis zu den Vogesen rüsten sich die Kollegen, um, zum ersten Male auf preußischem Boden, dort in der historischen Mark die Hand von Neuem zum treuen Bunde zusammenzulegen.

Welch' herrliches Erringen!

So weit die deutsche Zunge klingt, sind die Brüder des Verbandes vertreten, ein geheimnißvolles Band knüpft sie unauflöslich aneinander. Wie die Schienen uns verbinden, ohne eine Grenze zu markiren, so laßt uns eisern verbunden sein zu gemeinsamer Arbeit, zum gemeinsamen Streben, zu gemeinschaftlichen hohen Zielen.

Es ist uns eine unschätzbare Ehre zu Theil geworden, die Berufsgenossen nicht nur des engeren Vaterlandes, sondern auch der übrigen deutschen und österreichischen Gaue gastlich zu empfangen, und so senden wir allen Berufsgenossen vom Flügelrad unsere herzlichste, aufrichtigste Einladung mit der Devise

„Auf nach Berlin!"

Zögere Niemand, entschließe sich Jeder und eile zu uns, echt brüderliche Herzen, aufrichtige Gesinnung und rechte Kollegialität werden Ihnen entgegengebracht. Auch Ihre Angehörigen sind uns herzlich willkommen.

Mit herzlich kollegialem Gruße

Der Bezirks-Vorstand Berlin
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Scharr, Stat.-Assist.	Fracke, Stat.-Assist.	Tornau, Stat.-Assist.
Vorsitzender.	Schriftführer.	Schatzmeister.
Bethke, Stat.-Verw.	Fuhrmann, Stat.-Diät.	Müller, Stat.-Assist.
stellv. Vorsitzender.	stellv. Schriftführer.	stellv. Schatzmeister.

Die Beisitzer

Thiele, Stat.-Vorst. Hinzmann, Güter-Exp. Lange, Betr.-Sekr.
Schurdel, Rangirmeister. Gnaedig, Zugführer.

Programm.

Donnerstag, den 6. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 4 Uhr Nachmittags ab Empfang der eingetroffenen Delegirten und Gäste.

Abends Konzert. Gemüthliches Beisammensein.

Kosten des Tages mit Logis etwa 3,10 Mk. Festkarte einschließlich Dampferfahrt nach Potsdam 2,50 Mk.

Freitag, den 7. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 9—1 Uhr Verhandlung.
„ 1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.
„ 2 „ Abfahrt mit der Stadtbahn durch die Stadt nach der Gewerbe-Ausstellung.
„ 8 „ Zusammentreffen daselbst in einem noch zu bestimmenden Saale.

Die Angehörigen und diejenigen Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht theilnehmen, werden bereits Vormittags nach der Gewerbe-Ausstellung geleitet.

Kosten des Tages mit Logis etwa 7,40 Mk.

Sonnabend, den 8. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

9—1 Uhr Verhandlung.
1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.

Von 2 „ ab Besichtigung der Sehenswürdigkeiten von Berlin.

1. Abtheilung: Leipziger Platz, Thiergarten, Siegesallee, Brandenburger Thor, Siegessäule, Reichstagsgebäude, Königsplatz, Generalstabsgebäude, Marine-Panorama, Stadtbahn bis Alexanderplatz, Berolina, Zentral-Markthalle, Sedan-Panorama, Rathhaus, Kurfürstenbrücke, Begasbrunnen, Königl. Schloß, dem Lustgarten, Nationalgallerie, Zeughaus, Schloß des hochs. Kaisers Wilhelm I. und Kaisers Friedrich III., Universität, Denkmal Friedrich des Großen, Unter den Linden, Passage-Panoptikum, die Ministerien und zur Philharmonie.

2. Abtheilung: denselben Rundgang umgekehrt.

8—11 Uhr Abends Fest-Kommers in der Philharmonie. Von 11 Uhr ab Ball daselbst.

Für die Angehörigen und Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht Theil nehmen, von 9 Uhr Vormittags ab Rundfahrt durch die Stadt.

1. Omnibus: Abfahrt 9 Uhr von den Viktoria-Sälen, Leipzigerplatz, Museum für Völkerkunde, Anhalter Bahnhof, Viktoria-Park, Wasserfall, Denkmal, Belle-Allianceplatz, Denkmal, Friedrichstraße, Kgl. Schauspielhaus, Reichsbank, Mühlendamm, Rathhaus, Besteigung des Rathhausthurmes, Schloß Monbijou, Hochschulen, Moabit, Kriminalgericht, Schloß Bellevue, an den Zelten, Thiergarten.

2. Omnibus dieselbe Tour umgekehrt.

Kosten des Tages mit Logis etwa 9,60 Mk.

Sonntag, den 9. August 1896.

9 Uhr Vorm. Versammlung am Lehrter Hauptbahnhof. Fahrt nach Spandau, ab da mit Extradampfer durch die herrlichen Havelseen nach Potsdam. Landung bei Schloß Neubabelsberg—Glienicke. Begrüßung durch den Bezirks-Verein Potsdam. Spaziergang durch den „Neuen Garten", Marmorpalais nach Café Sanssouci. Gemeinschaftliches Mittagsmahl daselbst. Hierauf Besichtigung des Parks von Sanssouci, Schloß Sanssouci, historische Windmühle, Neues Palais, Friedenskirche, Besuch des Mausoleums Sr. hochseligen Majestät des Kaisers Friedrich, Besichtigung von Potsdam, Lustgarten, Stadtschloß und zurück nach Café Sanssouci. Daselbst Abschiedsfeier mit Ball. Rückfahrt mit Sonderzug.

Kosten mit Logis etwa 9,70 Mk.

Da die Hotels infolge des starken Fremdenverkehrs sehr hohe Logispreise verlangen, werden die fremden Kollegen in bürgerlichen Logis untergebracht und ist es sehr zu empfehlen, daß sich mehrere Personen zur Benutzung eines Zimmers zusammenthun, etwa 2—4 Personen. Der Preis des Bettes mit Kaffee stellt sich auf etwa 1,50 Mark, welche in obige Ausgaben eingerechnet sind.

Es ist sehr erwünscht, daß die Anmeldung auf Logis sobald als nur möglich erfolgt.

Die Konzert- und Ballmusik wird von der Kapelle des I. Garde-Regiments — der Lieblingskapelle Sr. Majestät des Kaisers — ausgeführt, welche zu Ehren der fremden Kollegen die Fanfaren-Musik zum Vortrag bringen wird. Die Wohnungen der Herren Kollegen, welche bis zum Montag, den 27. Juli cr. bei uns bestellt sind, werden am Donnerstag, den 30. Juli cr. in den Verkehrs-Blättern bekannt gegeben, um Jedermann in die Lage zu versetzen, seine Familie hierüber zu informiren und bei etwaigem späteren Eintreffen selbst seine Wohnung aufzusuchen.

Die Angabe der Zeit und des Bahnhofs des Eintreffens ist uns erwünscht.

Wir unterlassen es nicht, „alle" Berufsgenossen darauf aufmerksam zu machen, daß gerade die zur Zeit hierselbst statt-

Digitized by Google

findende Gewerbe-Ausstellung ein solch' reichen Schatz des Sehenswerthen und Belehrenden in sich birgt, daß es neben den geplanten Festlichkeiten auf Grund eines gut durchdachten Planes möglich ist, die Vortheile der Ausstellung zu genießen und außerdem Berlin mit seinen unzähligen herrlichen Sehenswürdigkeiten zu bewundern, ohne die eigene Kasse zu sehr zu belasten. Folgen Sie unserer Einladung! Der VI. Verbandstag wird Ihnen unvergeßlich bleiben.

Alle Anmeldungen, Anfragen pp. bitten wir an unseren Bezirks-Vorsitzenden Herrn Stations-Assistent Scharr, SW., Möckernstraße 82, zu richten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Braunschweig.

Die am 13. Juni cr. stattgefundene Monatsversammlung war von 23 Mitgliedern besucht. An Stelle des dienstlich verhinderten Vorsitzenden eröffnete der 1. Schriftführer, Herr Eckhardt, um 9 Uhr die Versammlung mit dem Verlesen des Protokolls der diesjährigen Jahres-Hauptversammlung und erstattete sodann Bericht über die Generalversammlung in Hannover, welcher er als Delegirter des hiesigen Bezirks beigewohnt hatte. Ferner gab er den Mitgliedern Kenntniß davon, daß die Sterbekasse des Vereins die behördliche Genehmigung erhalten habe und forderte zu zahlreichem Eintritt in dieselbe auf. Bei Bekanntgabe des Rücktrittes des Herrn Direktors Schirmer gab die Versammlung der Hoffnung Ausdruck, daß Herr Schirmer auch fernerhin dem Vereine mit seinem bewährten Rathe zur Seite stehen werde. Der inzwischen erschienene stellvertretende Vorsitzende, Herr Stations-Assistent Meyer, übernahm den Vorsitz und stellte zunächst den Antrag Illmer, betreff. Remuneration für den Vorsitzenden, zur Diskussion. Bei der erfolgten geheimen Abstimmung wurde dem Vorsitzenden mit allen gegen zwei Stimmen eine Jahres-Remuneration von 20 Mark bewilligt. Der Antrag Hornbogen, betreffend Gründung einer besonderen Unterstützungskasse, wurde mit Stimmeneinheit zum Beschluß erhoben und sollen von jetzt ab folgende Einnahmen diesem Fonds überwiesen werden: a) die Hälfte der Spende der Mechanischen Weberei, b) 1/5 des beim Jahresschluß erzielten Ueberschusses, c) die Beträge aus der Sammelbüchse des Vereins, d) die Erträge für ausgefertigte Verbands-Mitgliedskarten, e) die Ueberschüsse für verkaufte Vereinsabzeichen, Bücher pp., f) die Ueberschüsse, welche durch Gewährung des Rabattgenusses an die Eisenbahnarbeiter erzielt werden, g) der Erlös für gesammelte Cigarrenspitzen, Uniformknöpfe und sonstige im Einzelnen werthlose Sachen und h) etwaige Zuwendungen von Privaten und Vereinsgenossen, jedoch mit der Beschränkung, daß die Monatsversammlung berechtigt ist, diese Gelder auch unter Umständen der Bezirkskasse zuzuführen. — Schließlich wurde noch einstimmig beschlossen, am 19. Juli im Garten des Restaurants „Bellevue" ein Familien-Sommerfest abzuhalten und wurden die Herren Collegen Räcke, Schirmer, Schulz, Fricke II und Wedekind in den Vergnügungsausschuß gewählt. Mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser wurde die Versammlung geschlossen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Bautzen.

Zur Erinnerung an die am 23. Juni 1846 stattgefundene Eröffnung der Strecke Bischofswerda—Bautzen und zur Feier des 50jährigen Jubiläums der Uebergabe des Bahnhofes Bautzen an den Verkehr veranstaltete unsere Ortsgruppe am 23. Juni eine ebenso würdige als in allen Theilen gelungene Festlichkeit, bestehend in Konzert mit darauffolgendem Ball im Albertgarten. Die Ortsgruppe war mit ihren Angehörigen nahezu vollzählig vertreten. Der 1. und 2. (instrumentale) Theil des gewählten Programms wurde im Garten des Etablissements ausgeführt und alle Theilnehmer an der Festlichkeit werden von den vortrefflichen Darbietungen unserer Stadtmusikkapelle unter Leitung ihres Direktors Oesterreich hochbefriedigt, sowie von der glänzenden Illumination des Gartens entzückt gewesen sein. Der 3. (vokale) Theil des Programms gelangte im Saale zur Ausführung. Letzterer war anläßlich des Festes mit der Büste König Alberts, sowie mit Guirlanden, Birken- und Fichtenbäumchen überreich geschmückt und mit Wappen, Fahnen und Transparents, welche die Attribute des Eisenbahnverkehrs (Flügelrad, Abschlußsignal, Räumungssignal rc.) versinnbildlichten, geziert. Ganz besondere Aufmerksamkeit erregten die in ihren Größenverhältnissen mit großer Aufwendung von zeichnerischem Geschick und Mühe hergestellten beiden Transparents, von denen das eine das alte Bahnhofsgebäude, das andere das neue Gebäude mit allen seinen Linien und Umrissen zur Darstellung brachte. Nach einem von den Sängern der Ortsgruppe sicher vorgetragenen Männerchore von Roquett: „Noch ist die blühende, goldene Zeit" sprach der Obmann der Ortsgruppe, Herr Stationsassistent Müller, etwa folgende Worte:

„Hochgeehrte Festversammlung! Heute vollendet sich ein Zeitraum von 50 Jahren, daß die Linie Bischofswerda—Bautzen eröffnet und der Bahnhof Bautzen erstand. Diesen Tag konnten wir nicht vorübergehen lassen, ohne ihn festlich zu begehen. Einen Blick zurückwerfend auf diesen Zeitraum, ist zunächst zu erwähnen, daß die erste sächsische Eisenbahnstrecke die Theilstrecke der Leipzig—Dresdener Bahn (Leipzig-Althen) am 24. April 1837 mit 2 Lokomotiven und 8 Personenwagen dem Verkehre übergeben wurde. Weitere Fertigstellungen einzelner Theilstrecken dieser und der Leipzig—Hofer Linie folgten. Am 10. Juni 1844 begann der Bau der schlesischen Linie bei Dresden und bereits am 23. Juni 1846 konnte die Theilstrecke Bischofswerda—Bautzen und weiter am 1. September 1847 die letzte Theilstrecke der Linie Reichenbach—Görlitz dem Verkehre übergeben werden. Der Eisenbahnverkehr vor 50 Jahren war ein bescheidener. Die Gewöhnung der Menschen an die alten bekannten Verkehrsweisen und die fortgesetzte Benutzung der für den Landstraßenverkehr geschaffenen Transportmittel, namentlich auf kurzen Strecken, hat neben den Eisenbahnen noch lange angehalten. Erst nachdem die Vortheile des sich ungefährdet für die Reisenden vollziehenden Eisenbahnverkehrs durch Ersparung von Zeit und Geld sich in überzeugender Weise dargethan, fingen die Landstraßen an zu veröden. Ende 1846 fand man schon auf den 3 sächsischen Eisenbahnlinien einen Park von 50 Lokomotiven, 185 Personenwagen und 687 Güterfahrzeugen vor. Heute besteht der stattliche Transportmittelpark der sächsischen Staatsbahnen aus 1088 Lokomotiven, 2600 Personenwagen und 27427 Güterwagen. Die hochgesteigerte Transportfähigkeit der Eisenbahnen hat das wirthschaftliche Leben der Völker immer enger in den Wirkungskreis der Völker gezogen. Die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse der Eisenbahngebiete von heute sind gleichsam die Gradmesser des Kulturzustandes jener Gebiete. Bei Eröffnung des Bahnhofes Bautzen verkehrten täglich 2 Personenzüge und ein Güterzug, und heute laufen in denselben bereits 71 Personen- und Güterzüge ein und aus. Damals standen zur Abwickelung dieses Verkehres ein Personal von 15 Mann zur Verfügung und heute benöthigt der Verkehr Bautzens bereits 172 Mann zu seiner Bewältigung. Die Leitung des Betriebes von Anfang bis jetzt ruhte hier in den Händen von 4 Bahnhofs-Inspektoren und zwar der Herren Schütz, Barby, Nikolai und Hüttig. 3 Veteranen aus der Zeit der Eröffnung, die Herren Bahnmeister Kahlig und Schnitzlein, sowie Weichenwärter Schiller leben noch. Einer der Herren ist bei der heutigen Festlichkeit zugegen und alle drei Herren leben in Pension. Möge diesen Herren noch ein langer, heiterer Lebensabend beschieden sein. Wie befruchtend der Einfluß der Eisenbahnen auf die Produktivkraft der Völker geworden, zeigte sich bald. Mit ihren großartigen Leistungen griffen sie tief in unser Wirthschaftsleben ein. Heute dienen sie als schneller und pünktlicher Vermittler zwischen Angebot und Nachfrage. Mit der leichteren Zufuhr von Rohstoffen verminderten sich die Produktionskosten, neue Güter und Werte entstanden und vermehrten das Volksvermögen. Die segensreichen Wirkungen der Eisenbahnen kommen aber naturgemäß auch in denjenigen Ländern am stärksten zum Ausdruck, welche am dichtesten mit Eisenbahnen durchzogen sind. In solch glücklicher Lage befindet sich unser industriereiches und gewerbfleißiges Sachsen, denn überall im Lande begegnen wir den segensreichen Wirkungen seines Eisenbahnwesens, und so wollen wir denn heute an diesem 50jährigen Jubiläumstage in Dankbarkeit und Treue aufblicken zu unserem geliebten Fürstenhause und uns mit innigem Danke erinnern der Fürsorge, welche edle Fürsten des Hauses Wettin mit hohem und weisem Sinne in diesen letztverflossenen 50 Jahren ihres ruhmreichen Regierens dem Eisenbahnwesen Sachsens widmeten. Möge Gottes Segen auf diesem hohen Fürstenhause und auf unserem Sachsenlande mit seiner Lausitz und seinen Eisenbahnen auch in Zukunft ruhen. Ich aber citire den alten Eisenbahner-Spruch: „Fest wie der bremsende Klotz auf kreisendem Rades Rand, stehen wir allzeit treu zu König und Vaterland!" und fordere Sie auf, mit mir einzustimmen in den Ruf: Se. Majestät unser König und das ganze Königliche Haus leben hoch! Hoch, hoch, hoch!"

„Nach dem Verklingen der Sachsenhymne lohnte rauschender Beifall den Redner. Hierauf trugen die Sänger noch die Altdeutsche Volksweise aus des Knaben Wunderhorn vor. Beide Lieder, die unter Leitung des Herrn Suschke mit herzgewinnender Frische zum Vortrag gelangten, fanden stürmischen Beifall. Erwähnenswerth bleibt noch das mit sympathischer Stimme gesungene Tenorsolo und die netten Duette und Couplets. Bald nach Beendigung des Konzertes eröffnete eine flotte Polonaise den Ball

Digitized by Google

und heitere Weisen führten zur Fortsetzung des fröhlichen Tanzes. Allen Betheiligten wird das schöne Jubiläumsfest, dessen glänzender Verlauf der reichste Lohn für seine Veranstalter ist, noch lange in bester und angenehmster Erinnerung bleiben.

Ortsgruppe Reitzenhain.

Am 21. Juni d. Js. hielt unsere Ortsgruppe im Schützenhause zu Marienberg ein Sommerfest, bestehend in Kinderfest, Konzert und Ball, ab, wozu sich fast alle Mitglieder, sowie geladene Gäste mit ihren Kindern eingefunden hatten. Da für die Damen und Kinder Scheiben-, Stern- und Vogelschießen veranstaltet wurde, so machte sich unter den Klängen der Musik, sowie vom schönsten Wetter begünstigt, sehr bald ein lebhaftes Treiben auf dem Festplatze bemerkbar, und großes Vergnügen bereitete noch besonders die Vertheilung von Gewinnen für die Damen und Kinder. Diesem Kinderfeste schloß sich am Abend ein Tänzchen der Erwachsenen an. Erst jetzt war es dem Obmanne, Herrn Stations-Assistent Ellfeld in Reitzenhain, vergönnt, die Erschienenen herzlichst willkommen zu heißen und allen für ihr Beitragen zum Gelingen des Festes zu danken. Mögen seine über den so segensreich wirkenden Verein gesprochenen Worte nicht nur bei den Mitgliedern, sondern auch bei den dem Verein jetzt noch Fernstehenden auf fruchtbaren Boden gefallen sein! Der Abend verlief in der heitersten Stimmung, wozu die von einem Mitgliede und einem Gaste dargebotenen humoristischen Vorträge besonders beitrugen. Nur zu früh mußten die auswärtigen Mitglieder und Gäste aufbrechen, um die Abfahrt des „Letzten" nicht zu versäumen. Ein jeder der Betheiligten aber wird das Festlokal mit dem Wunsche verlassen haben, recht bald wieder ein ähnliches, gemüthliches Beisammensein der Berufsgenossen veranstaltet zu sehen. Sch.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirk Heidelberg.

„Alt Heidelberg, du Feine,
Du Stadt an Ehren reich,
Am Neckar und am Rheine
Kein' andre kommt dir gleich."

Wohl über 400 Kollegen des Flügelrades nebst Angehörigen hatten sich am 28. v. M. zufolge einer Anregung des Bezirksvereins Heidelberg ein Stelldichein in dieser vielbesungenen Musenstadt gegeben. Ueber alles Erwarten zahlreich waren die eingeladenen Nachbarvereine Karlsruhe und Mannheim vertreten. Selbst von der Höhe des Schwarzwaldes waren ehemalige Mitglieder des festgebenden Vereins erschienen, um ihre alte Liebe und Anhänglichkeit zu beweisen. Vom schönsten Wetter begünstigt, fand der Abmarsch vom Sammelpunkt, dem Bahnhofe, gegen 3 Uhr Nachm. statt. Der Spaziergang bewegte sich thalaufwärts über Schloß und dem Felsenmeer entlang über den Wolfsbrunnen nach Schlierbach, woselbst die Ueberfahrt über den Neckar nach dem Ausflugspunkte Ziegelhausen bewerkstelligt wurde. Als Ruheplatz und Erfrischungsort war der Gasthof zum Adler gewählt. Ein herrlicheres Fleckchen Erde hätte zur Rast nicht einladen können. Kein Wunder, daß inmitten einer solch' reizenden Naturscenerie sich bald ein fröhliches Treiben entfaltete.

In schwungvollen Worten begrüßte der Vorstand des Heidelberger Vereins, Herr Junghanns, die Gäste sowie die Vereinskollegen, und in seiner packenden Anrede flocht er hinweisend auf die Schloßruine, die Ermahnung ein, einig im und hingebungsvoll an den Verein zu sein. Namens des Karlsruher Vereins sprach Herr Brill seinen herzlichen Dank für die Einladung und das bisher Gebotene aus und lud zum Gegenbesuche ein. Hierauf sprach Herr Hechler von Mannheim in bekannter meisterhafter Weise und widmete seinen Toast den anwesenden Damen. Als letzter ermahnte Herr Pfaff von Heidelberg, hinweisend auf das geeinte Deutschland, auf ein einiges ferneres Zusammengehen. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß zwei Karlsruher Damen, deren Namen mir leider nicht mehr bekannt sind, mit ihren reizenden Gesangsvorträgen die Anwesenden erfreuten. Zur Belebung der Geselligkeit trugen die munteren Weisen des Heidelberger Orchestervereins bei, welche überdies die Jugend noch zu einem Tänzchen verlockten. So schwanden die Nachmittagsstunden dahin. Bei einbrechender Dunkelheit bestiegen die Festtheilnehmer das mit bunten Lampions gezierte Schiff, sowie mehrere Gondeln und fuhren unter den Klängen der Musik nach Heidelberg zurück, um die anläßlich des Pioniertages veranstaltete Schloßbeleuchtung zu sehen. Nicht lange, nachdem die Schiffe unterhalb der alten Brücke vor Anker gegangen waren, strahlte die ehrwürdige Schloßruine und später die alte Brücke in rothem Flammenmeere auf. Nach dem Erlöschen folgte auf dem Neckar ein Feuerwerk, so eigenartig und reizend, wie viele Heidelberger selbst es noch nicht gesehen hatten. Den Dank für das gebotene Schauspiel auf den Lippen, entstiegen die Flügelradträger dem Schiffe, und nun ging es, die Musik voran, in geschlossenem Zuge zum Bierbankett in die Harmonie. Hier erreichte die Fröhlichkeit ihren Höhepunkt. Den Reigen der Toaste begann Herr Zeise aus Karlsruhe, welcher anknüpfend an das eben verklungene Lied: „Wir halten fest und treu zusammen" die Kollegen aufforderte, diese Worte im Vereinsleben zu beherzigen und als Gelöbniß auf den Heimweg mitzunehmen. Sein Hoch galt dem Heidelberger Verein als Dank für das Gebotene. Als letzter Redner trat Herr Hechler von Mannheim auf, welcher anspielend auf die Farbenpracht der wunderbar schönen Beleuchtung des Harmoniegartens ausführte, daß das Weiß, Blau und Roth der Beleuchtung die Reinheit, Treue und Liebe im Vereine bedeuten solle. Seine Rede schloß mit einem kräftigen Vivat, crescat, floreat für den Landesverein.

Mitternacht war inzwischen gekommen, und nun eilten die Mannheimer und Karlsruher Kollegen dem Bahnhofe zu, um nach ihrer Heimath zurückzukehren. Wohl Jeder dachte beim Abschied: „Möge dieses schön verlaufene Fest seine nachhaltigen Wirkungen nicht verfehlen!"

Die 4. Zusammenkunft von Verkehrs-Beamten der Bodensee-Uferstaaten hat, wie man hört, allenthaben in den betheiligten Kreisen eine nachhaltige Wirkung hinterlassen. Es hat sich aber auch zu klar ersichtlich gezeigt, welchen segensreichen Einfluß Beamtenvereinigungen ausüben, denen allein es zu danken ist, daß an einem Tage und an einem Orte sich eine so stattliche Menge Kollegen aller Dienst-Kategorien zusammenfinden konnten. Der selbstbewußte Zug, der alle Reden durchwehte, gab Zeugniß davon, wie mehr und mehr in Eisenbahnkreisen das Standesbewußtsein sich geltend macht; dabei berührt besonders angenehm, daß nicht die Neigung nach Absonderung in einzelne Dienstklassen, wie das in so wenig ansprechender Form in Norddeutschland zu Tage tritt, die Harmonie stört bez. nicht aufkommen läßt, sondern alle dem Grundsatze huldigen: Ein Beruf, eine Gemeinschaft. Ebenso trat das patriotische Moment in erfreulichster Weise in die Erscheinung und zeigte, wie in Bezug auf Pflege der Vaterlandsliebe die Vereinigung als ein Hort treuester Gesinnung anzusehen ist.

Um die Zusammenkunft auch heuer wieder zu einer würdigen und unvergeßlichen zu machen, haben die betheiligten Kräfte aber auch ihr Bestes beigetragen. Ganz besonders sei hierbei gedacht des unermüdlichen und umsichtigen Wirkens des 1. Vorsitzenden, des Herrn Betriebs-Assistent Meister, wie nicht minder der Opferwilligkeit der Nachbarvereine in Waldshut, Basel, Freiburg, Offenburg u. A., die auch mit pekuniärer Unterstützung einsprangen. Ganz besonders war die rege Betheiligung der österreichischen Kollegen zu begrüßen, welche, angeregt durch das schöne Fest, in Bregenz nunmehr auch einen Verein begründen werden, wie man auch der K. K. Generaldirektion mit dankbaren Gefühlen gedenkt, hatte diese doch auf das Bewirken der Herren Oberbetriebs-Inspektoren Bergauer und Krumbholz kostenlos ein Sonderschiff zur Verfügung gestellt. Erinnern wir nun noch daran, wie nicht minder die bayrischen Kollegen ihr Bestes zum Gelingen beitrugen und namentlich Herr Expeditor Rheude-Lindau thatkräftig sich hervorthat, so wird erklärlich, wie das Fest der diesjährigen Zusammenkunft ein so überaus gelungenes und Allen unvergeßliches sein konnte.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Einladung.

Den Mitgliedern der Ortsgruppe Leipzig ist vom Subalternbeamten-Verein der kgl. preußischen Staatseisenbahnen freundliche Einladung zu seinem Sommerfeste im Etablissement „Sanssouci" am 15. Juli zugegangen.

Das Fest wird bestehen aus Konzert von 4—10 Uhr N., Spielen für Kinder und Erwachsene, Lotterie, Fackelpolonaise und Tanz.

Wir bitten unsere geehrten Mitglieder, der geschätzten Einladung zahlreich Folge leisten und Eintrittskarten bis zum 12. ds. Mts. bei unserem Schriftführer, Aufseher Müller, Bayr. Bahnhof, bestellen zu wollen.

Leipzig, den 7. Juli 1896.

Der Bezirksvorstand.

Digitized by Google

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Diejenigen Vereinsmitglieder, welche sich am Verbandstag in Berlin (6—9. August d. J.) betheiligen, werden ersucht, dem Unterzeichneten Mittheilung machen zu wollen, damit rechtzeitige Anmeldung in Berlin erfolgen kann. Mit kollegialer Begrüßung

Stuttgart, 4. Juli 1896. **F. d. Landesvorstand**
Fraenkel.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.
Bezirksverein Karlsruhe.

Sonntag, den 19. Juli d. J., Nachmittags ab 4 Uhr, in der neuen Festhalle in Durlach, **musikalisch-theatralische Unterhaltung** mit darauffolgendem Tanz, zu der sämmtliche Herren Mitglieder mit Familienangehörigen freundlichst eingeladen werden. Gleichzeitig ergeht Einladung an die Nachbarvereine in Heidelberg, Mannheim, Pforzheim und Offenburg. Es soll uns sehr freuen, recht vielen auswärtigen Kollegen bei diesem Anlaß in dem historischen — Durlach die Hand drücken zu können. Das Programm ist äußerst reichhaltig und künstlerisch ausgestattet. Es sind dazu Kapazitäten erster Garnitur gewonnen. Speisen und Getränke (offenes Bier) vorzüglich und billigst. Für das Tanzbein ein vorzügliches Riesen-Orchestrion. Zur Empfangnahme auswärtiger Kollegen am Durlacher Bahnhof Empfangskomitee bei den betreffenden Zügen. Eventuell Besichtigung der Thurmberg-Ruine unter Benutzung der Zahnradbahn mit herrlicher Rhein-, Vogesen-, Schwarzwald-, Bergstraße- und Speyerer-Dom-Aussicht. Schönstes Panorama von den zukünftigen Hafenanlagen der Residenzstadt. Günstige und billige Fahrgelegenheit nach dem Ober-, Unter- und Hinterland, sowie nach der Residenz, daher zahlreiche Betheiligung erwünscht. Einführungen gestattet. **Der I. Vorsitzende.**
Haefner.

Verein der Reichs-Eisenbahnbeamten.
Ortsgruppe Mülhausen.

Sonnabend, den 11. Juli 1896, 8 Uhr Abends, **Hauptversammlung** im hinteren Zimmer der Wirthschaft Sauter, Brubacherstraße, hinter dem Bahnhofe. — Tagesordnung: 1. Bildung eines Bezirks-Vereins Mülhausen; 2. Wahl der Vorstandsmitglieder; 3. Besprechung von Vereins-Angelegenheiten.

Alle Mitglieder des bisherigen Bezirks Mülhausen des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover, sowie sämmtliche Beamte und Hilfsbeamte aller Stationen der Betriebs-Direktion Mülhausen werden zu dieser Versammlung höflichst eingeladen.

Mülhausen, am 2. Juli 1896.

Der Vertrauensmann:
B. Günther, Stations-Assistent.

Aus anderen Vereinen.

Preußischer Beamten-Verein in Hannover.

Der Preußische Beamten-Verein in Hannover, Versicherungs-Anstalt für deutsche Beamte (einschließlich der Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, der geprüften Architekten und Ingenieure, Redakteure, Aerzte, Zahnärzte, Thierärzte und Apotheker, sowie der Privatbeamten) hielt am 12. d. Mts. seine XIX. ordentliche Generalversammlung ab. Aus dem Geschäftsbericht heben wir hervor, daß sich der Versicherungsbestand Ende 1895 auf 42362 Policen über 133647760 Mk. Kapital und 291915 Mk. jährliche Rente stellte und im Geschäftsjahre 1895 einen reinen Zuwachs von 3391 Policen über 12579940 Mk. Kapital und 50660 Mk. jährliche Rente zeigte. Die Prämienreserve stieg von 25429236 Mk. 34 Pfg. auf 29514686 Mk. 7 Pfg. Die Verwaltungskosten sanken von 91 Pfg. für jede 1000 Mk. Versicherungskapital im Jahre 1894 auf nur 88 Pfg. im Jahre 1895. Diesen großen Ersparungen entsprach die Höhe des Ueberschusses im Betrage von 1241557 Mk. 61 Pfg., so daß die Mittel reichlich vorhanden sind, um wieder eine Dividende von 4½ Proz. der Prämienreserve zu vertheilen. Die Jahresrechnung schließt in Soll und Haben mit 34828927 Mk. 54 Pfg. — Die drei nach dem Statut ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths, Senator Wülbern, Eisenbahn-Direktions-Präsident Reitzenstein und Rechnungsrath Morich wurden durch Zuruf wiedergewählt. Zu Mitgliedern der Revisions-Kommission wurden wiedergewählt: Amtsgerichtsrath und Landsyndikus Haccius, Eisenbahn-Sekretär Graßdorf. Domänen-Rentmeister a. D. Dettmer und zu deren Vertretern: Schatzrath von Wersebe, Provinzialsteuer-Sekretär Staecker, Obertelegraphen-Sekretär Gleue. Jeder, der die Rechnungsablage und die Bilanz vom 31. Dezember 1895 prüft und mit denen früherer Jahre vergleicht, wird zu der Ueberzeugung gelangen, daß die Geschäftsergebnisse, so günstig sie auch bisher immer gewesen sind, sich noch weiter gehoben haben. Möge der Preußische Beamten-Verein, welcher unter den günstigsten Bedingungen arbeitet, fortgesetzt sich zum Segen des Deutschen Beamtenstandes in so erfreulicher Weise wie bisher entwickeln.

Verein der Eisenbahn-Bureauhilfsarbeiter zu Oldenburg.

Die am 1. Juli d. Js. im Vereinslokale anberaumte Monatsversammlung war gut besucht, der Vorsitzende hieß die Erschienenen herzlich willkommen und eröffnete die Sitzung. Es wurde zunächst zur Neuwahl eines Schriftführers geschritten und Herr Schulte als solcher bestimmt. Der Antrag auf Beschaffung von Vereinsabzeichen wurde vorläufig abgelehnt. Mit Rücksicht darauf, daß der Verein mit Ablauf dieses Monats am Ende des ersten Wirkungsjahres steht, wurde beschlossen, dies Ereigniß durch einen Kommers zu feiern und dazu möglichst viel Nichtmitglieder einzuladen, um auf diese Weise für die Verstärkung des Vereins bezw. Gründung eines Landesvereins zu wirken. Die Feststellung des Programms ꝛc. wurde dem gewählten Festausschusse übertragen. Nachdem Herr Lüers in der letzten Versammlung die Reihe der Vorträge durch einen solchen über „Telegraphie" eröffnet hatte, folgte diesmal Herr Heinemann mit einem Vortrage über „Zoll- und Steuerwesen."

Zum Schlusse ermahnte der Vorsitzende alle Mitglieder, nach Kräften für die Erweiterung des Vereins zu streben.

Zur gefl. Beachtung!

Binnen Kurzem erscheint in unserem Verlage

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Verfasser ist einer der bedeutendsten Militär-Eisenbahn-Schriftsteller, Hauptmann d. L. Dr. jur. Joesten, rühmlichst bekannt unter dem Namen Miles Ferrarius, welcher mit dieser Veröffentlichung einem Wunsche, für die Mitglieder unseres Verbandes, im Weiteren aber auch für die gesammte Eisenbahn-Beamtenschaft, ein instruktives Buch über einen der interessantesten Gegenstände darzubieten, in anerkennenswerthester Weise entspricht.

Das Werk wird in allen Kreisen freudigst willkommen geheißen werden. Zudem ist den Mitgliedern der Verbandsvereine von vornherein ein **Vorzugspreis** (Mk. 1,20 statt 1,50) zugesichert.

Ferner theilen wir mit, daß die beiden Kalender

Deutscher Eisenbahn-Kalender für 1897
(Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte) und

Deutscher Flügelrad-Kalender für 1897
(für die Familie Deutscher Eisenbahner)

in bekannter gediegener Ausstattung vorbereitet und diesmal bereits im September zur Ausgabe gelangen werden. Ausführlicher Prospekt mit Einzeichnungsliste folgt demnächst.

Leipzig, im Juli 1896. Hochachtungsvoll

Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 29. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn:
4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland:
8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile.
Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 16. Juli 1896. München.

Vereinfachung in der Fahrkarten-Prüfung zur Verhütung von Unterschleifen.

Die Hamburger, Stettiner und Frankfurter Monstre-Prozesse über Fahrkartenschwindel haben so betrübende Bilder an das Tageslicht gezogen, daß es nur der Wunsch und das Bestreben aller Eisenbahnbeamten sein kann, den Betrug und die Verleitung dazu nach Möglichkeit unterbunden zu sehen, um die Wiederholung solcher die Achtung und das Vertrauen untergrabender Vorkommnisse zu vermeiden.

Der wirksamste Schritt dazu wird selbstverständlich die Abschaffung der Rückfahrkarten und aller außergewöhnlichen Fahrkarten mit Preisermäßigung und dergl. sein, deren Daseinsberechtigung wohl so ziemlich allgemein bestritten wird, welche unser Fahrkarten-System aber auch so buntscheckig und die Kontrole so schwer machen und schon längst unseres modernen Verkehrswesens unwürdig sind. Man muß sich die Mannigfaltigkeit unserer Fahrtausweise vergegenwärtigen, um zu begreifen, wie schwer oder gar wie unmöglich es den Kontrolschaffnern ist, angesichts einer ungeduldig nachdrängenden Menschenmasse die Fahrkarten-Prüfung mit Sicherheit auszuüben. Unsichere Prüfung aber öffnet Hinterziehungen Thür und Thor. Allein beizubehalten wären außer den Zeitkarten die ermäßigten Sonder-Rückfahrkarten nach Ausflugsorten in der Nähe großer Städte und dieses sowohl aus sozialen und sanitären Gründen, um nach Einführung der gesetzlichen Sonntagsruhe den erholungsbedürftigen Großstädtern billige Gelegenheit zu geben, ihre freie Zeit außerhalb der in mancherlei Hinsicht giftigen Atmosphäre der Großstadt zu verbringen, als auch aus Betriebsrücksichten, um den Strom der Ausflügler auf Zeiten und Züge zu leiten, die der Verwaltung nach Maßgabe des Fahrplanes und der Verfügbarkeit der Betriebsmittel bequemer liegen.*)

Unabhängig von der Abschaffung der Rückfahrkarten und außergewöhnlichen Fahrkarten ist eine Erleichterung und Verbesserung der Fahrkarten-Prüfung an sich. Man schaffe die Lochzangen ab! Beim Betreten größerer Vergnügungslokale, Theater, Ausstellungen, bei der Benutzung von Dampfschiffen, Omnibussen und auch wohl Pferdebahnen wird uns von unserem Ausweis eine Ecke abgerissen oder ein Koupon abgetrennt. Aeltere Eisenbahnbeamte erinnern sich wohl auch noch der Zettelbillets der Eisenbahnen, von welchen ebenfalls eine Ecke abgerissen wurde. Das vollzieht sich erstens sehr rasch, und dann kann ein solcher Gestalt entwertheter Ausweis nicht leicht zum zweiten Male in Benutzung genommen werden, ohne gegebenen Falls einen entsprechenden Vermerk zu tragen. Von einer Eisenbahn-Fahrkarte kann man nicht wohl eine Ecke abreißen, es würde auch damit zuviel des aufgedruckten Textes verloren gehen, aber man kann einfache Fahrkarten zweitheilig und Rückfahrkarten dreitheilig machen, was übrigens von verschiedenen süddeutschen Verwaltungen schon lange geschieht. Das Ansetzen der Lochzange an richtiger Stelle nimmt nicht nur Zeit, sondern, was die Hauptsache ist, auch die Aufmerksamkeit der Kontrolschaffner in Anspruch. Beim Abreißen eines Koupons, der an sich keiner Prüfung bedarf, kann der Kontrolbeamte seine ganze Aufmerksamkeit der eigentlichen Fahrkarte zuwenden. Die Station besitzt mit Ausnahme der Zeitkarten von allen zur Benutzung kommenden Fahrkarten einen Abdruck, kann nach Abgang des Zuges, auf größeren Stationen nach Abgang von Zuggruppen, eine eingehende Nachziehung vornehmen, den Kontrolschaffner in Folge dessen besser kontroliren und Unregelmäßigkeiten sofort aufklären und nöthigenfalls telegraphisch berichtigen. Außerdem können diese Abschnitte gute Dienste bei Aufklärungen im Schalterdienst leisten. Der Beschaffung neuer Fahrkartenschränke und neuer Tagespressen bedarf es dabei nicht. Die Fahrkarten brauchen nicht in bisheriger Stärke hergestellt zu werden, sondern so, daß sie, zweitheilig und selbst dreitheilig zusammengefalten, im Schalterfach nicht mehr Raum in Anspruch nehmen als jetzt. Der Tagesstempel wird — scharfe Prägung vorausgesetzt — allen zwei bezw. drei Abschnitten gleichzeitig aufgedrückt. Bei Fahrtunterbrechungen sind, wie auch heute, entsprechende Bescheinigungen erforderlich, jedoch wäre zu diesem Zwecke die Beschaffung einheitlicher Gummistempel rathsam. Die heute meist üblichen Bescheinigungen, auf dem Bahnsteig, in der Hand und mit Blei ausgeführt, bieten gar keine Gewähr, weil dieselben meist unleserlich und durch ähnliches Gekritzel von jedem Beliebigen gemacht werden können, ohne bei der Fahrkartenkontrole Anstoß zu erregen. Ein Stempel für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten auf der Hinfahrt mit dem Abdruck: [HF u. in Bonn.] (Hinfahrt unterbrochen in B.) und ein solcher für Unterbrechungen auf der Rückfahrt mit dem Abdruck [RF u. in Brühl.] (Rückfahrt unterbrochen in) genügt. Datum, Name und Dienststellung des bescheinigenden Beamten spielen keine Rolle. Es würde wohl auch ein einfacher Stempel genügen mit dem Abdruck [F u. in Minden.] (Fahrt unterbrochen in), wenn die Verwaltung es für gleichgiltig erklären wollte, ob die bei Rückfahrkarten zugestandene zweimalige

*) Hierfür giebt es bei preußischen Eisenbahn-Direktionen, anscheinend allerdings nicht bei allen, sondern nur da, wo dieselben anderen Eisenbahn-Verwaltungen Konkurrenz machen wollen, also bis jetzt aus recht nüchternen Gründen, bereits die sogen. Sonntagsfahrkarten. D. Schriftl.

Digitized by Google

Fahrtunterbrechung einmal auf der Hin- und einmal auf der Rückreise, oder beliebig auf der Hin- oder Rückreise erfolgt. Ein erkennbarer Grund für die heutige Beschränkung liegt doch nicht vor. Zur weiteren Erleichterung der Fahrkartenkontrole dient auch noch ein besserer Aufdruck auf den Bahnsteigkarten. Auf den heutigen Karten verschwindet der Stationsname unter den anderen Aufdrücken, und doch ist der Stationsname die Hauptsache, damit beim Ausgang die Benutzung fremder Bahnsteigkarten selbst beim stärksten Gedränge unmöglich gemacht wird. Auf der Vorderseite der Bahnsteigkarte soll außer der Bezeichnung „Bahnsteigkarte" und der Nummer und allenfalls des Preises nur der Stationsname in möglichst großen Buchstaben stehen; was man dem Inhaber sonst noch mittheilen will in Bezug auf Benutzung und Giltigkeit, kann auf der Rückseite stehen.

Im Anschluß an diese Ausführungen sei zur weiteren Vereinfachung im Personen-Verkehr und somit auch zur Vereinfachung in der Fahrkarten-Kontrole die Abschaffung der 1. oder 4. Wagenklasse erwähnt, wobei selbstverständlich die Sätze der letzten Klasse die Sätze der heutigen 4. Klasse nicht übersteigen dürfen. Ein Bedürfniß für 4 Wagenklassen ist nicht vorhanden. Das Ideal wäre sogar ein Zweiklassen-System; aber dafür sind unsere gesellschaftlichen Anschauungen in Deutschland wohl noch nicht reif. Ferner zu empfehlen wäre die Beseitigung der Preisunterschiede für Schnell- und Personenzüge, von Luxuszügen mit Zuschlagkarten abgesehen. Man unterscheide nur noch solche Züge, welche auf möglichst wenig und solche, welche auf möglichst vielen Zwischenstationen anhalten, in beiden Fällen unter Anwendung möglichst großer Fahrgeschwindigkeiten Die Benutzung der Züge regelt sich von selbst, bezw. man regele die Eintheilung der Züge dem Bedürfniß entsprechend. Wenn dadurch die größere Mehrzahl der Züge und mit diesen die Reisenden die Zielstation rascher erreichen, so ist das für die Verwaltung kein Nachtheil, der Kohlenverbrauch ist geringer, und Personal und Material stehen wieder früher zur Verfügung. R. C.

Vom Strafvollzug in Fällen der fahrlässigen Eisenbahntransport-Gefährdung.*)

Den in Nr. 6 der Deutschen Verkehrs-Blätter d. J. niedergelegten Ausführungen in Betreff des § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B. wurde bis jetzt seitens der interessirten Kreise, wie es den Anschein hat, nicht die gehörige Beachtung zu Theil. Es wäre doch zu erwarten gewesen, daß in erster Reihe von Seiten des den Rechtsschutz für die Verbandsvereine ausübenden Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins als Referent für die Rechtshilfssache im Verbande zu diesen Darlegungen, eventuell unter Bezug seines Justiziars mittels einer eingehenden juristischen Abhandlung in der einen oder anderen Weise Stellung nehmen würde, indem im fraglichen Artikel nicht nur bezüglich des schon so oft für Eisenbahnbeamte verhängnißvoll gewordenen Paragraphen, sondern auch hinsichtlich des Strafvollzugs Anschauungen zum Theil neuer Natur niedergelegt sind, die der größten Beachtung werth erscheinen müssen. Allerdings kann man dieses Stillschweigen als eine Konsequenz der beim letzten Verbandstage in Wien seitens der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover abgegebenen Erklärung betrachten, wurde doch damals von dieser Seite, als der einstimmige Wunsch zu erkennen gegeben wurde: Der Verband möge doch endlich einmal Schritte unternehmen, die geeignet sind, eine Aenderung der bestehenden Gesetzgebung herbeizuführen, ausdrücklich hervorgehoben, daß die Versammlung wohl einen dahingehenden Beschluß fassen könne, ob aber etwas geschehe, das sei fraglich.

Es soll hier sofort zugegeben werden, daß es allerdings etwas schwer sein wird, eine Aenderung des § 316 des R.-Str.-G.-B.'s herbeizuführen, aber Angesichts der Thatsache, daß eine Aenderung des Gerichtsverfassungsgesetzes und der Strafprozeßordnung geplant ist, und daß dem Reichstag seitens der Regierung bereits eine bezügliche Gesetzesnovelle vorgelegt worden war, wird wohl die Frage aufgeworfen werden können, ob es nicht angezeigt wäre, die Wünsche der Eisenbahnbeamten mittelst einer rechtzeitig an den Bundesrath und Reichstag gerichteten Vorstellung zur Kenntniß dieser gesetzgebenden Körperschaften zu bringen, wäre es auch nur in dem Sinne gewesen, daß Eisenbahnunfälle nicht mehr vor einem ausschließlich mit Richtern besetzten Gerichtshofe abgewandelt werden, sondern der Beizug von Eisenbahnbeamten, vielleicht aus der Klasse der im betreffenden Falle zunächst Betheiligten etwa in der Eigenschaft als Schöffen oder auch als Geschworene, mehr als bisher ermöglicht werde. Es wird zugegeben, daß eine derartige Vorstellung für das erste Mal vielleicht erfolglos gewesen wäre, aber Wünsche, denen eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen ist, des Oefteren bei den zuständigen Körperschaften vorgebracht, werden doch wenigstens zur Erörterung gestellt, und damit ist doch immerhin schon Etwas erreicht, wenigstens werden nicht selten sich ergebende Härten in der einen oder anderen Weise beseitigt. Versäumen es doch auch andere Berufsvereine nicht, ihre Wünsche immer und immer wieder der Reichsregierung vorzutragen, warum sollten dies nicht auch die Eisenbahnbeamten thun können?

Da es nun den Anschein hat, daß der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover sich ausschließlich darauf beschränken will, nur im Einzelfalle helfend zur Seite zu stehen*), wodurch

*) Vorliegender Artikel, welcher die Regelung der Rechtsschutzfrage nach der Seite der Gesetzgebung hin zum Gegenstand hat, mußte leider aus Rücksicht auf verschiedene sich unserem Einfluß entziehende Umstände bis jetzt zurückgehalten werden. Angesichts des bevorstehenden Verbandstages sei aber nicht unterlassen, die hier gegebenen Anregungen besonderer Beachtung zu empfehlen. D. Schriftl.

*) Wir glauben nicht vorzugreifen, wenn wir bemerken, daß nicht oft genug betont werden kann, daß darin allerdings zunächst und vor Allem die Hauptaufgabe der Rechtshilfsabtheilung bestehen muß. Wenn auch feststeht, daß diese Art der Rechtshilfe hauptsächlich den preußischen Kollegen zu Gute kommt, welche in Bezug auf die Verantwortlichkeit vor Gericht viel öfter in die schlimme Lage gerathen, zu dieser herangezogen zu werden, so ist gerade damit dargethan, wie sehr das kollegiale Zusammenwirken in wichtigen Standes-Angelegenheiten von den betheiligten Vereinen gewürdigt wird. D. Schriftl.

„Peppo."

Ein Eisenbahn-Original.

Von **Martin Lüttich.**

(Fortsetzung.)

Als sie sich kennen lernten, war Peppo zweiter Verwalter, sie ein wunderschönes Mädchen. Im engen, kleinen Gäßchen wohnte sie mit ihrer Mutter, einer alten, ehrbaren Wittwe, deren Gatte auf dem Grunde des Meeres ruhte. Als Schiffskapitän hatte er vor wenig Jahren das Leben dem geliebten Berufe opfern müssen, ein schwerer Sturm begrub das Schiff mit Mann und Maus und einer werthvollen Ladung in den Abgrund des Meeres. Mutter und Tochter ertrugen den Tod des Gatten und Vaters mit Standhaftigkeit, sie schlugen eine jede Unterstützung seitens der Verwandten aus, zogen in das idyllisch gelegene Provinzstädtchen, und hier arbeiteten sie gemeinsam, denn nur in ihrer eigenen Thätigkeit fanden beide Vergessen. —

An einer abseits gelegenen Stelle, inmitten des großen, prächtigen Schloßparkes, hinter Buschwerk verborgen, steht ein kräftiger, von der Sonne gebräunter Jüngling. Es ist Peppo. Unwillig schlägt er mit einer Reitgerte in das Blätterwerk, und mehr als einmal wirft er den Blick durch das Gitterthor hinaus in den im Abendfrieden gebetteten Marktflecken. Da horcht er plötzlich auf, ein Freudenschein überfliegt die männlichen Züge, rasch eilt er ans Thor und — „Marga, bist du es" flüstert er tieferregt. Das Schloß knarrt, eine anmuthige schlanke Mädchengestalt schlüpft herein, zwei Arme breiten sich aus, um sie zu empfangen, doch wie eine Elfe so leicht, entwindet sich das Mädchen der Berührung.

„Marga", sprach der junge Mann leise, „reiche mir nur einmal deine Hand, gestatte nur einen Druck — es würde mich unaussprechlich glücklich machen!" —

„Weißt du was, Peppo, jetzt setze ich mich hier auf diese Bank, so. Nun stelle dich hierher, nein, etwas weiter — so, und nun laß hören, was du willst. Ich bin wirklich neugierig." —

„Wie du willst, Marga", klang die gepreßte Antwort, und in den schönen, dunklen Augen des jungen Italieners zuckte es wie Wetterleuchten. Das junge Mädchen schien es zu bemerken.

„Bist du mir bös, Philippo? Sieh, ich bin heut' so ausgelassen lustig, so froh. Es ist mir, als müßte ich etwas recht Freudiges erleben, und gleichwohl ist mir doch so bange zu Muthe. Was es nur ist, Philippo?" So sprach Marga, die Tochter des Kapitäns.

„Die schwüle Abendluft wird es sein." — „Marga, ich mußte dich sprechen, es ließ mir keine Ruhe mehr." Der junge Mann trat einige Schritte näher an die in Träumen Versunkene heran, fest blickte er dem Mädchen in die Augen, unergründlich tief suchte er in ihrer Seele zu lesen, und leise, unwillkürlich gedämpft sprechend, hob er an: „Weißt du noch die unvergeßliche Stunde, in welcher wir uns kennen lernten? Wir saßen im trauten Stübchen deiner Mutter, beide jung und so glücklich, deine zarte Hand lag

Digitized by Google

aber der allgemeinen Seite der Rechtsschutzsache nicht die gehörige Würdigung zu Theil wird, so wird sich der nächste Verbandstag in Berlin mit der Frage zu befassen haben, ob es nicht angezeigt ist, diesen Gegenstand in die Hände des Verbandsvorstandes zu legen, der alsdann einen geeigneten Juristen gegen entsprechende Honorirung sich zur Seite stellen müßte.

Der Eingangs genannte Artikel in Nr. 6 der Verkehrs-Blätter bespricht außerdem zutreffender Weise den Strafvollzug, und es muß als auffällig bezeichnet werden, daß in Verfolg jener Ausführungen nicht schon zahlreiche Artikel erschienen sind, in denen dargelegt ist, welcher Behandlung sich diejenigen unserer unglücklichen Kollegen, die das Mißgeschick hatten, wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes verurtheilt zu werden, bei Verbüßung der ihnen auferlegten Gefängnißhaft, zu erfreuen hatten, oder sollte es ihnen vielleicht Allen so gut ergangen sein, wie dem Herrn Einsender in Nr. 13 der Verkehrs-Blätter? Ja, wenn Jedem eine solche Behandlungsweise zu Theil würde, alsdann wäre in dieser Richtung allerdings kein Grund zur Klage vorhanden. Aber leider ist dem nicht so.

Was sagt man dazu, wenn Kollegen wie andere Inhaftirte behandelt wurden, wenn sie womöglich genöthigt sind, mit heruntergekommenen Individuen verkehren zu müssen? Immerhin zeigt der in Nr. 13 geschilderte Fall, daß der Strafvollzug nicht in allen Gefängnissen in gleicher Weise stattfindet, und dies dürfte umsomehr für uns ein Grund sein, dahin zu streben, daß im ganzen Deutschen Reiche, sobald der Fall fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes vorliegt, in Ansehung der hier in Betracht kommenden ganz besonderen Umstände, wie sie bei keinem anderen Stande vorliegen, den Betroffenen eine ihrem Stande angemessene Behandlungsweise zu Theil wird. Dahin mit allen Mitteln zu streben, ist Pflicht eines jeden Einzelnen.

Nun tritt die Frage auf, was hat Jeder zu thun, um zu der Erfüllung dieses Wunsches, soweit an ihm liegt, beizutragen? Es ist klar, daß die Verbandsleitung, insolange ihr nicht das erforderliche Material geliefert wird, insolange ihr nicht eine größere Anzahl von Fällen aus den letzten 10 Jahren zur Kenntniß gebracht wird, nichts Ersprießliches in dieser Hinsicht unternehmen kann. Deshalb ergeht an alle Kollegen, die es mit unserer Sache ernst meinen, die dringende Aufforderung, von allen ihnen bekannten Fällen — gleichviel wie die Behandlung war — alsbaldige Mittheilung an die Schriftleitung der Deutschen Verkehrs-Blätter gelangen zu lassen. Diese Mittheilungen sollten hauptsächlich enthalten:

1. Zeit und Ort des Eisenbahnunfalls.
2. Kurze Schilderung des Unfalls unter Hervorhebung der auf die Schuldfrage von Einfluß gewesenen Umstände; Milderungsgründe, die nach Ansicht des Betroffenen oder nach den obwaltenden Verhältnissen — wenn auch nicht vom Gerichte anerkannt — vorgelegen haben, wären besonders zu erörtern.
3. Anzahl der Getödteten und Verwundeten, Höhe des Materialschadens.
4. Möglichst genaue Angabe des Verhandlungstages.
5. Ob Revision eingelegt wurde und wann in diesem Falle Termin stattfand.
6. Von welchem Gerichtshofe wurde die endgiltige Entscheidung gefällt?
7. Dauer der verhängten Gefängnißstrafe und Ort der stattgehabten Verbüßung.
8. Auferlegte Disziplinarstrafen, auch Beizug zum Schadenersatz.
9. Ausführliche Beschreibung der Behandlungsweise im Gefängnisse und Art der Beschäftigung.

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk.

(Fortsetzung.)

Zu scharfem Ausdrucke gelangt der Unterschied in der Lage der Planie zu dem Gelände bei Normal- und Schmalspurbahnen in der nachfolgenden kleinen Uebersicht. Es liegen nämlich von allen Bahnen Sachsens im Auftrage bei den Normalspurbahnen 56,62 Proz., bei den Schmalspurbahnen 55,54 Proz., im Abtrage bei den Normalspurbahnen 35,07 Proz., bei den Schmalspurbahnen 26,23 Proz., in Geländehöhe bei den Normalspurbahnen 8,31 Proz., bei den Schmalspurbahnen 18,23 Proz.

Der Unterbau unterscheidet sich von demjenigen der Normalspurbahnen im Allgemeinen nur durch die geringere Breite der Planie. Was die Einzelheiten desselben anbelangt, so bieten natürlich die Bahnen an und für sich große Verschiedenheiten und manche interessante Anlage. Es seien in dieser Beziehung einige Daten über einzelne Linien mitgetheilt.

Wilkau-Saupersdorf-Wilzschhaus. Der Unterbau ist auf eine Länge von 29,68 Kilometer durch besonderen Bahnkörper und auf eine Länge von 4,62 Kilometer durch öffentliche Straßen gebildet. In Schienenhöhe führen 236 weder verschlossene noch bewachte Wegübergänge über die Bahn. Von den zahlreichen Kunstbauten ist der Viadukt bei Wilzschhaus über das Muldenthal mit einer Gesammtlichtweite von 141 Meter bemerkenswerth.

Hainsberg-Kipsdorf. Der Unterbau ist auf die ganze Länge von 25,51 Kilometer durch besonderen Bahnkörper gebildet. Die Zahl der unbewachten Wegübergänge in Schienenhöhe beträgt 211. Beachtung verdient die Anpassung des Aeußeren der Kunstbauten an die landschaftliche Scenerie des Thales und seiner Felspartien, vermittelt durch die Anwendung des Bruchsteinmauerwerkes mit unregelmäßig hervorstehenden Bossen, nach Art des sogenannten Cyklopenmauerwerkes. Hierbei sah man sich durch die Gestaltung des Thales genöthigt, den jeweiligen Bedürfnissen in weitgehendem Maße Rechnung zu tragen, so daß eine Fülle interessanter Konstruktionen entstand, die das Studium dieses Theiles der baulichen Anlagen für den Fachmann zu einem besonders ausgiebigen machen. Bei den Eisenbrücken sind Parallelträger, Blechbogenträger, abgestumpfte Parabelträger, kontinuirliche

---

in der meinen, wir wußten nicht, wie es geschehen, es kam über mich wie Windesbrausen: das jähe Gefühl, dich zu lieben — zu lieben, o unaussprechlich, nun Marga — wie eben nur ich zu lieben verstehe. Du erwidertest meine Liebe, warst so überglücklich, der erste Kuß und der Segen deiner Mutter besiegelten unser Verlöbniß. Du schwurst damals, nur mir anzugehören — — und heute? Warum wendest du dich ab, Marga?" —

Die letzten Worte kamen mühsam aus der Brust des Jünglings, er hatte sich ganz dem Mädchen genähert, sein heißer Odem berührte wie glühende Lava ihre Wangen.

Wie kam es nur, daß ihr auf einmal so bang wurde? Ach, hätte sie doch seinem Rufe nicht Folge geleistet! Wie hilfesuchend irrte ihr Blick umher, doch die Schatten der hereinbrechenden Nacht ließen nur ihr Gegenüber erkennen.

„Du bist unvernünftig, Philippo! Komm laß uns gehen, deine erregte Phantasie malt dir Wunderliches vor. Ich habe dich ja lieb — so sehr lieb" — sprach sie leise, schüchtern. „Glaube mir," — — —

„Nein, Marga, betrüge dich und mich nicht!" Es klang wie ein halbunterdrückter Schrei durch die Abendstille. „Ich will dir sagen, wem deine — Neigung das sündhafte Herz höher schlagen läßt . . . . es ist Scassi, mein Prinzipal. Fürchte dich nicht, Marga, sprach Philippo schwerfällig, erschöpft, als er sah, wie das Mädchen zusammenfuhr, ich bin zu ehrlich, um feig zu sein. Der Gutsherr ist unvermählt. Seitdem er dich gesehen, verfolgt ihn dein Bild auf Schritt und Tritt, sein Denken und Trachten ist auf deinen Besitz gerichtet, sein Haß dagegen ruht auf mir. Weißt du, was man sich von ihm erzählt, weißt du, daß seine alten Leidenschaften nochmals hell aufflammen, um das zur Jungfrau erblühte Kind in den Abgrund des Verderbens zu ziehen? Er, der dein Vater sein könnte, hat stets offene Augen für das schöne Geschlecht, obwohl die edlen Gefühle der reinen, keuschen Liebe längst im unaufhörlichen Rausche des üppigsten Wohllebens verflüchtet sind. Die stürmischen Wellen der Ausgelassenheit haben sich allerdings gelegt, es ist mit den Jahren die Vernunft und damit gleichsam die Windstille eingetreten. Aber, Mädchen, das Geschehene hat sich wie dunkle, unheilverkündende Worte über den Körper des Mannes ergossen, von ihm sind die Folgen der ausgekosteten Jugendzeit abzulesen. Nach vorn übergebeugt, mit fahlen, blassen Wangen und müdem, schleppenden Gang bietet der Gutsherr ein Bild langsam hinsiechender Mannbarkeit. Und diesem Wüstling soll meine Marga, das reine, unschuldvolle Kind für die Zukunft angehören? Sie, die bereits den Treuschwur geleistet, will elenden Mammons wegen, und momentan umgaukelt von der Glorie einer vielbeneideten reichen Gutsherrin, die Poesie all' unseres irdischen Daseins vertauschen mit der nüchternen Prosa einer ungeliebten Gattin? Gewiß, ich biete dir wenig, Marga. Aber wir sind beide jung, ich werde arbeiten und schaffen, werde ehrlich ringen um der Mühe Lohn — der Preis ist ein zu kostbarer, ich werde halten, was ich dir versprochen, und beide werden wir glücklich sein!"

Philippo stand vor ihr in sehnendem Verlangen. All' die

Digitized by Google

Fachwerksträger zur Ausführung gekommen; die steinernen Brücken weisen unter Anderem auch Wölbkonstruktionen mit Kämpfergelenk auf; endlich finden sich Brücken mit Betongewölben und mit Bruchsteingewölben in Cement von größeren Spannweiten vor; bei Rabenau durchbricht die Bahn eine Felsennase mit einem Tunnel von 18 Meter Länge und 4 Meter Höhe, mit einer 0,35 Meter starken Ausmauerung von Sandstein.

Potschappel-Wilsdruff. Die 10,90 Kilometer lange Bahn benützt auf nahezu 2,3 Kilometer des Gleis der bereits früher erbauten vollspurigen Kohlenbahn Potschappel-Niederhermsdorf, welche durch Einlegung einer dritten Schiene für den Schmalspurbahnverkehr nutzbar gemacht worden ist. Von den Kunstbauten ist der Viadukt bei Kesselsdorf von 62 Meter Länge mit Eisenüberbau und eisernen Pfeilern bemerkenswerth.

Mügeln-Geising-Altenberg. Diese Bahn, welche auf 36 Kilometer den zahlreichen und starken Krümmungen des Müglitzthales folgt, ohne die enge Thalsohle zu verlassen, besitzt sehr viele und große Kunstbauten: Einen Viadukt von 65 Meter Länge, 53 Brücken mit eisernem Ueberbau von 2 bis 30 Meter Lichtweite, 3 gewölbte Brücken, 2 Wegunterführungen mit eisernem Ueberbau, 189 Wasserdurchlässe. Der Unterbau liegt auf 20,47 Kilometer im Auftrag, auf 13,16 Kilometer im Abtrag und nur auf 2,47 Kilometer in Geländehöhe. Ueber die Bahn führen in Schienenhöhe 248 offene, unbewachte Wege.

Taubenheim-Dürrhennersdorf. An Kunstbauten sind auf dieser 12 Kilometer langen Bahn, welche mitten durch drei größere Ortschaften in deren ganzer Längenausdehnung hindurch führt, hergestellt worden: 1 Viadukt von 76 Meter Länge mit Eisenüberbau in der Höhe von 10,63 Meter über der Thalsohle, 1 Viadukt von 54 Meter Länge, ebenfalls mit Eisenüberbau, 6 kleinere Eisenbrücken, 4 Wegunterführungen, 70 Wasserdurchlässe.

Bei sämmtlichen Schmalspurbahnen, welche bis zum Jahre 1894 gebaut wurden, beträgt die Breite des Unterbaues in der Bettungssohle gemessen: 2,95 Meter, bei den künftigen Bahnen wird sie mit 3,45 Meter hergestellt, damit das Herunterfallen von Bettungsmaterial vermieden und das Begehen der Planie seitens der Aufsichtsbeamten erleichtert wird. (Fortsetzung folgt.)

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes ist vom Landgerichte Leipzig am 7. Mai der Stationsdiätar Karl Gustav Emil Klinkauf zu 2 Monaten Gefängniß verurtheilt worden. Am Abend des 13. Januar d. J. fuhr kurz nach 7 Uhr auf dem Bahnhofe Schönefeld ein Personenzug, welcher von Leipzig kam, auf einen mit Pferden beladenen Güterwagen auf, ohne daß jedoch ein erheblicher Schaden hierdurch entstanden wäre. Der Lokomotivführer hatte das Hinderniß wohl bemerkt, aber den Zug nicht so schnell zum Stehen bringen können, daß ein Zusammenstoß vermieden worden wäre. Der Zug war in den Bahnhof Schönefeld eingefahren infolge der Meldung des Angeklagten, daß die Einfahrt frei sei. Offenbar hatte er vergessen, daß der mit Pferden beladene Wagen auf dem Gleise stand. Sein Einwand, daß er übermäßig im Dienste angestrengt gewesen sei, wurde nicht für stichhaltig erklärt, doch wurde ihm zugute gehalten, daß er nach Erkenntniß seines Versehens sofort dem ankommenden Zuge entgegenlief und mit der Laterne das Haltesignal gab. (Und trotzdem mußte eine Strafe von 2 Monaten Gefängniß verhängt werden?! D. Berichterstatter). — Die Revision des Angeklagten, welche materielle und prozessuale Rügen enthielt, wurde vom Reichsgerichte als unbegründet verworfen.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. Die Besoldungsaufbesserung für sämmtliche mittleren und höheren Beamten, einschl. der vortragenden Räthe der Ministerien, ist nunmehr beschlossene Sache; es wird also nun auch den Staats-Eisenbahn-Beamten in den entsprechenden Klassen die Genugthuung zu Theil, mit dem Etat 1897/98, sonach doch noch immer vor dem Schluß des Jahrhunderts ihre Lage verbessert zu sehen. — Wir wollen aber wünschen, daß sich auch bei diesem bedeutungsvollen Werke das Sprichwort voll bewähre: Was lange währt, wird gut. —

Die neuen Vorschriften für die Berechnung der Nebengebühren der Beamten des Fahrdienstes (Lokomotiv- und Zugbegleitungs-Beamten) sind am 1. Juli d. J. in Kraft getreten. Eine wesentliche Aenderung gegen die seitherigen enthalten die neuen Vorschriften in den Bestimmungen über die Gewährung von Nachtgeldern. Bisher wurde bei nur 14stündiger dienstlicher Abwesenheit vom Stationsorte das Nachtgeld gewährt, wenn die ganze Stunde von 2 bis 3 Uhr Morgens in die Abwesenheit fällt. An die Stelle dieser Vorschrift ist die Bestimmung getreten, daß die dienstliche Abwesenheit vor 2 Uhr Morgens begonnen oder über 2 Uhr Nachts gedauert haben muß. Während sonach bisher bei allen Zügen, die vor 3 Uhr Nachts auf den Zielstationen ankamen, ein Nachtgeld nicht gewährt werden konnte, darf jetzt ein Nachtgeld schon dann in Rechnung gestellt werden, wenn die Züge nach 2 Uhr Morgens, also beispielsweise 2 Uhr 1 Minute planmäßig ankommen. Die wichtigste Aenderung besteht aber in der Herabsetzung der für die Gewährung von Nachtgeldern vorgeschriebenen Mindestdauer der dienstlichen Abwesenheit. Bisher war eine Mindestdauer von 14 Stunden, wobei die ganze Stunde von 2 bis 3 Uhr Morgens einbegriffen sein mußte, vorgeschrieben, künftig wird ein Nachtgeld in allen denjenigen Fällen schon gewährt, wenn die dienstliche Abwesenheit mehr als 12 Stunden gedauert und vor 2 Uhr Morgens begonnen oder über diese Stunde hinaus sich erstreckt hat. Als Beginn und Ende der dienstlichen Abwesenheit gilt auch künftig die fahrplanmäßige Abfahrts- und Ankunftszeit der Züge. Wenn aber durch Unfälle, Witterungsverhältnisse, Betriebsstörungen u. dergl. Zugsverspätungen von mehr als 4 Stunden herbeigeführt sind, soll bei Berechnung der Nachtgelder stets die wirkliche Fahrtdauer zu Grunde gelegt werden. Ein Personal ist beispielsweise mit einem Zuge um 2 Uhr Nach-

---

Wonne seines im Schwinden begriffenen Glücks, worauf er nicht verzichten wollte, kehrte mit machtvollem Reiz zurück, er schaute sie an, herzgewinnend — weltvergessen. Der junge Mann gedachte seines braven Vaters, seiner sanften Mutter: mit brennendem Auge und zuckendem Herzen überkam ihn die Größe seines Verlustes.

„Marga, meine süße, herzige Marga!" — —

Und da erhob sich von der Bank, im hellen Kleide gleich einer bräutlichen Gestalt anzuschauen, das junge Mädchen. Angstvoll, zitternd, nahte es sich ihm, zwei Arme preßten sich um seinen Hals — ein heißes Lippenpaar drückte sich auf das seinige — — — vergessen, vergeben! Der Schwur war aufs Neue besiegelt. Sie lag wieder, wie so oft an seinem Herzen. Dorthin gehörte sie, nimmer sollte die bebende Braut von ihm. Sein Leben, sein Wirken und Schaffen galt ihr, — — jetzt war er, der Leichtgläubige, der Ungestüme, befriedigt. Mit zitternder Hand strich er über die heiße Stirn — es war doch auch unmöglich, wie konnte er nur gleich so Schlimmes befürchten. Nein, seine Marga war treu wie Gold. — — — — — — — — — — — — — — — —

Im kleinen Städtchen geht's gar lustig zu. Es prangt im Festesschmuck, Fahnen, Guirlanden und Ehrenpforten giebt es in Masse zu schauen, das herrschaftliche Schloß erstrahlt in feenhafter Beleuchtung, Wagen an Wagen rollt die Rampe zum Schloßportal hinauf, geputzte Damen und Herren entsteigen denselben, die Klänge einer berühmten, von auswärts engagirten Kapelle vermischen sich mit dem Evviva Signorita — Evviva Signore der im Spalier aufgestellten Gutsbeamten, und im Gutshofe umlagern die Schaaren der eingeladenen Ortsbewohner die riesigen Fässer gespendeten Weines.

„Hat's eilig gehabt, die Marga! Man müßte ihm eigentlich böse sein, dem Kinde — von wegen dem Philippo. Wo wird er sein? Und haben Sie es schon gemerkt, wie es um die Zwei da oben steht?! Aber sagen darf man nichts, die wissen vielleicht selbst nicht, wie unglücklich sie sind. Nein, das geisterhaft-rührende Angesicht der jungen Frau vergesse ich mein Lebtag nicht wieder. Und der Gutsherr — puh, der Großvater und das Enkelkind! Ja, ja, der Herbst und der Frühling, der Tod und die Jugend — — so paßt Eins zum Andern. 's ist nicht schön, wenn etwas nicht zusammengehört."

„Der Herbst und der Frühling", sprach eine zweite Stimme — „sie hat ganz recht! Und die blonden Locken und das müde Haupt: na, Gott gebe ihr seinen Segen!" — — —

Und drüben im Stationsgebäude liegt auf dem Schmerzenslager ein bleicher, sterbenskranker Mann. Wild phantasirt das Hirn, tobend schlägt das Herz, unartikulirte Laute ringen sich über die zuckenden Lippen.

„Marga, mein Liebling!! — — Du stirbst, — entschlüpfe, schnell — entschlüpfe. — — Es hat dich Niemand lieb — — nur ich. Komm — zu mir — — dahin gehörst du — — — ver — geben! vergessen! . . . . .

Zwei zitternde Hände berühren die Stirn des Kranken. Kalte Kompressen lindern für Minuten den tobenden Kampf — — heiße,

Digitized by Google

mittags abgefahren und soll fahrplanmäßig mit dem Gegenzuge um 10 Uhr 5 Minuten Abends zum Stationsorte zurückkehren. Der Gegenzug muß aber infolge Schneeverwehungen über 4 Stunden unterwegs liegen bleiben und kommt erst Nachts 2 Uhr 10 Minuten auf der Zielstation an. In einem solchen Falle hat nach den neuen Vorschriften der Führer ein Nachtgeld zu beanspruchen, während er dies nach dem seitherigen Reglement nicht konnte. Die neuen Vorschriften gewähren hiernach dem Lokomotiv- und Zugpersonal wesentliche Vortheile. Nach den angestellten Berechnungen wird es sich um eine Mehrausgabe für die Staatskasse von mehreren Hunderttausend Mark handeln.

Reichs-Eisenbahnen. Wie die preußischen Beamten, sollen auch die des Reiches und insbesondere die der Reichs-Eisenbahnen eine Aufbesserung ihrer Gehälter erfahren und soll damit im nächsten Etat (1897/98) begonnen werden. An den betheiligten Beamten selbst liegt es, ihre dringendsten Wünsche rechtzeitig geltend zu machen.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Schnellzugs-Verbindung München-Hamburg. Die bayrische Staats-Eisenbahn-Verwaltung hat der preußischen schon wiederholt den Vorschlag einer kürzesten Schnellzugs-Verbindung von München nach Hamburg über Bebra gemacht, ohne bis jetzt jedoch Entgegenkommen zu finden. Die Verwunderung hierüber kommt in verschiedenen Blättern zum Ausdruck. Die Fahrt kann durch die vorgeschlagene Verbindung um mehr als 100 Kilometer gekürzt werden. Bisher mußten die Schnellzüge über Regensburg-Leipzig-Berlin oder über Probstzella-Berlin oder über Aschaffenburg-Frankfurt a. M. benutzt werden, da von Würzburg über Bebra die Schnellzugsverbindung immer noch mangelt. Anstatt in 18 Stunden würde man künftig in $15^1/_2$ Stunden von hier nach Hamburg gelangen können. Die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern, welche diese kürzeste Schnellzugsverbindung angeregt hat, wird auch fernerhin mit Rücksicht darauf, daß die Abkürzung der Reise an den Weltseehafen Hamburg und von diesem zurück von eminenter Bedeutung ist und daß außerdem neue direkte Zugverbindungen nach und von Italien, Wien und in die Schweiz sich ergeben würden, in ihren Bestrebungen, diese kürzeste Verbindung doch noch durchzusetzen, keinesfalls nachlassen. Auch wird die Frage auf der nächsten Fahrplankonferenz, die im Dezember in Wien stattfindet, wieder zu Sprache kommen.

Technisches.

Oesterreich. Nach den bei österreichischen Bahnen angestellten Erhebungen bewähren sich die **festen Handgriffe**, welche bei den mit Sicherheitskuppelungen versehenen Wagen an den Stirnseiten angebracht sind, weit besser als die Nothketten bezüglich der Sicherheit der die Wagenkuppelung besorgenden Bediensteten. Das Eisenbahnministerium hat deshalb mit Erlaß vom 13. Juni d. Js. die Bahnverwaltungen angewiesen, die geeigneten Verfügungen zu treffen, daß an sämmtlichen Wagen des Fahrparkes allmählich und zwar mit thunlichster Beschleunigung die Sicherheitskuppelung angebracht, die Nothketten entfernt und an deren Stelle die im § 82 des neu redigirten Entwurfes der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorgesehenen stangenförmigen Handgriffe angebracht werden.

Vermischtes.

Erinnerung eines Feld-Eisenbahn-Beamten. Mitte Juli 1871 war im neuen Deutschen Reiche ein allgemeiner Jubel. Man kann diese Zeit als die eigentliche Friedensschlußzeit betrachten, denn war es doch die Zeit des Einzuges unserer siegreichen Truppen in die Heimath. Die eigentliche Rückkehr aus dem Kriege und insbesondere die der Führer war allerdings schon eher erfolgt. Außerordentlich packend und lebendig schildert uns diese Heimkehr ein bayrischer Feld-Eisenbahn-Beamter folgendermaßen: Wie ein Triumphzug gestaltete sich im Jahre 1871 die Rückreise des Grafen von Bismarck, des Kronprinzen, des Großen Generalstabes mit Moltke und schließlich des Heldenkaisers von Versailles bis Nancy und von da über Frouard, Metz, Saarbrücken nach Frankfurt am Main. Auf allen Stationen, die die zur Rückreise eingestellten Sonderzüge berührten, standen in dichten Massen die Soldaten, Offiziere und Bahnbeamten und hinter ihnen die Franzosen, denen man gestattet hatte, durch die geschlossenen Gitter den Herrführer der deutschen Truppen, den Kronprinzen, dann Bismarck und Moltke zu schauen. Alle Vorsichtsmaßregeln waren getroffen worden, um einem Attentat auf die Züge vorzubeugen, Tag und Nacht ritten und marschirten Patrouillen die Bahnstrecke entlang, die die Züge zu passiren hatten, alle Tunnels waren sorgsam bewacht. Das Hauptinteresse richtete sich auf Bismarck, der als erster mit einem eigenen Sonderzuge nach Deutschland zurückreiste und dessen Zug von einer Menge von Feldgensdarmen und einigen Berliner Geheimpolizisten besetzt war. Wo er ausstieg, und dies geschah bis Nancy auf allen Haltestationen, wie in Meaux, Chateau-Thiery, Epernay, Chalons, Vitry Barle Duc und Commercy, drängten sich ungestüm die Landwehrmänner an ihn und schüttelten ihm die Hände, dabei fragend, ob sie denn nun bald heimziehen dürften. Ein frohes Hurrah erscholl, als er, der um Kopfeslänge die Größten überragte, die tröstliche Aussicht auf baldigen Rückmarsch gab und in freudigem Stolze erglänzte sein Antlitz, als er die Begeisterung wahrnahm, die ihm allenthalben entgegengebracht wurde. Aehnliche Scenen wiederholten sich, als der Kronprinz und dann der 60 Achsen starke Sonderzug des Großen Generalstabs mit Feldmarschall v. Moltke durchkam. Zuletzt kam der greise Kaiser mit glänzendem Gefolge, der ebenfalls in Lagny den bereitstehenden Sonderzug bestiegen hatte, mit dem er vorher in neunstündiger Fahrt bis Nancy reiste. Von dem Enthusiasmus, der bei dieser Fahrt herrschte, vermag sich nur Derjenige einen Begriff zu machen, der damals das Glück hatte, den kaiserlichen Triumphzug mit anzusehen: Soldaten von Zügen, die in den Stationen standen, hatten sich am Bahnhof aufgestellt, Kranke und Verwundete streckten aus dem Sanitätszuge wenigstens grüßend

---

bange Zähren netzen die Wangen einer liebenden, aufrichtig liebenden Mutter. Und neben dieser steht ein wetterfester, alter Eisenbahnbeamter. Ernst schaut er in die entstellten Züge seines einzigen Kindes, nur einen Gedanken hegt der Vater — — — — er bittet den Allmächtigen um Erhaltung des entfliehenden Lebens. O, hätte er nicht darum gebeten! (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Der neue Hofzug, welcher dem österreichischen Kaiser von den ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellt worden ist, besteht aus fünf Wagen und zwar aus einem für den Kaiser, einem für die Kaiserin, aus zwei Wagen für das Gefolge und einem Speisewagen. Der Küchen- und Servierwagen ist aus dem früheren Hofzuge beibehalten, nur die elektrische Beleuchtung und der telegraphische Signalapparat in denselben wurden neu eingerichtet. Die beiden 41,5 Tons schweren Wagen der Majestäten ruhen auf sechs Achsen, die übrigen im Gewichte von 32—37 Tons auf vier Achsen. Der 36 Tons wiegende Speisewagen besteht aus zwei Salons, von welchen der Speisesalon 9, der Rauchsalon 8 Meter lang ist. Die Beleuchtung des ganzen Zuges erfolgt durch Akkumulatoren mit 40stündiger Brenndauer. Sämmtliche Wagen sind mit Doppelfenstern und Jalousien ausgestattet. Der Hofzug wurde in seiner Gesammtheit von der Firma Ganz & Co. in Budapest nach den Plänen des Professors Stibral hergestellt.

Ein strebsamer Beamter. Französische Blätter bringen folgende lustige Geschichte, über die gegenwärtig die Beamtenwelt eines westlichen Departements herzlich lacht: „Ein frischgebackener, auf seine Würde sehr stolzer junger Rath erhielt vor einigen Tagen ein streng persönliches Schreiben aus dem Ministerium des Innern, in dem an seinen Eifer und seine Umsicht appellirt wurde, um „zu einem hervorragend patriotischen Zwecke" die Zahl, die Höhe und die Stärke der — Blitzableiter festzustellen, die auf den Häusern seines Residenzortes angebracht sind. Der junge Beamte, sehr stolz auf dieses Zeichen des Vertrauens seines höheren Vorgesetzten, ging sofort mit Feuereifer an die Bewältigung dieser patriotischen Aufgabe. Die Einwohner der Stadt waren höchst erstaunt, ihn, den Kopf zum Aufwärtsschauen in gefährlicher Weise zurückgebogen, die Straßen entlang gehen, Noten aufnehmen und bei den ihm bekannten Hauseigenthümern Erkundigungen nach der Stärke der Blitzableiter einziehen zu sehen. Der Musterbeamte soll seine Untersuchung nunmehr beendigt und bereits einen Bericht in zwei Exemplaren, für den Minister des Innern und für den Kriegsminister, vorbereitet haben. Vielleicht werden aber seine Kameraden, die den ganzen Jux angestiftet haben und über das Gelingen desselben sich kannibalisch freuen, finden, daß die Sache weit genug getrieben ist und ihn an der Absendung der Berichte verhindern. (Oesterr. B.-Z.)

Digitized by Google

die Hände entgegen, rauschende Musik ertönte, wenn eben ein Regimentsstab in der oder jener Station stand, Offiziere aller Waffengattungen drängten sich an den kaiserlichen Zug. Wie leuchteten da des Kaisers Augen! Verwirrt und betäubt von all' dieser Begeisterung, dem unbeschreiblichen Enthusiasmus sahen die Franzosen den Siegeszug vorbeipassiren. Auch für den kaiserlichen Sonderzug waren alle nur erdenklichen Vorsichtsverfügungen getroffen; es fuhr dem Zuge eine halbe Stunde vorher eine sogenannte Revisionsmaschine voraus, auf der Maschinenbeamte und Ingenieure standen, die die Fahrbarkeit der Strecke prüften. Nach Heimkehr des Kaisers und des Großen Generalstabes begann die Rückbeförderung der deutschen Truppen; bis diese großartige Aufgabe vollendet war, mußten die deutschen Bahnbeamten in Frankreich den Betrieb noch leiten, dann schlug auch für sie nach achtmonatlicher anstrengender, aber ruhmvoll durchgeführter Arbeit die Stunde der Abberufung.

Ein entsetzlicher Eisenbahnunfall hat sich am 8. d. Mts. in der Nähe von Graz und zwar auf Station Gösting zugetragen. Ein über den Unfall genau orientirter, glaubwürdiger österreichischer Eisenbahnbeamter erzählt über die Schreckensscene Folgendes: Der fällige Schnellzug von Triest hat auf Station Gösting, einer Haltestelle vor Graz und unmittelbar am zweiten Ausfahrtswechsel einen Landauer überfahren, in welchem 8 Personen saßen. Drei Mädchen und zwei Männer wurden sofort getödtet, während die übrigen 3 Insassen schwere Verletzungen davontrugen. Die Verunglückten sind sämmtlich Bedienstete einer lithographischen Anstalt in Graz und kamen von einem fröhlichen Fest. Nach Beendigung desselben fuhren sie mit einem gemietheten Wagen und zwar gegen 2 Uhr Morgens von Graz weg und in heiterster Stimmung trafen sie in Gösting ein, hier nochmals einen „Frühschoppen" beim Gastwirth Schippingen genehmigend. Anfänglich wollte die Gesellschaft hier verbleiben, auf das Drängen eines Mitfahrenden aber wurde gegen 5 Uhr zur Station aufgebrochen. Es war die Fahrt in den Tod! Eben als der Wagen das Wächterhaus am Bahnhofe passirte, brauste der Triester Schnellzug heran, ein Schrei — ununterbrochenes Pfeifen der Maschine — ein Knirschen und Stöhnen und Aechzen, der Sensenmann hatte seine Opfer in den knöchernen Armen — — —. Das alte Lied, die alte Klage: der Bahnwärter hatte geschlafen und vergessen die Schranken zu schließen. Gleichwohl aber hätten die Insassen des Miethwagens sehen müssen, daß der Zug nahte, da an der Unglücksstelle freier Ausblick war, aber nach der Aussage von Zeugen sollen die Leute betrunken gewesen sein. Der Wagen wurde von der Maschine erfaßt, die darin Sitzenden fielen in weitem Bogen in das Gleis vor die Maschine, und nun begann das Vernichtungswerk. Der Anblick der Leichen soll geradezu fürchterlich gewesen sein, die Entseelten waren zu Fleischklumpen zermalmt, und das Zugspersonal hatte lange Zeit zu arbeiten, um die Gliedmaßen aus den Rädern, Achsen u. s. w. zu entfernen. Das Unglück ereignete sich so schnell, daß kein Reisender im Zuge auch nur das Geringste davon wahrgenommen hat. — Und nun zu der traurigen Veranlassung dieses erschütternden Unglücks! Möge dasselbe erneut das Streckenpersonal zur äußersten Pflichterfüllung mahnen! Die Katastrophe verschuldet der Bahnwärter Dengg in Gösting. Nach dessen eigenen Aussagen war er beim Lesen eines Buches eingeschlafen und zwar so fest, daß er das Signal und das Heranbrausen des Schnellzuges überhörte und damit unterließ, die Schranken zu schließen. Die am Unfallsorte eingetroffenen höheren Eisenbahnbeamten, ferner der Staatsanwalt, ein Polizeikommissar und der Arzt stellten den Thatbestand fest; das Ergebniß war, daß Dengg sofort verhaftet wurde. Nun kommen aber noch Menetekel für die Eisenbahnverwaltung. Der Bahnwärter sagte aus, daß seine Frau schwer krank gewesen und Tags vorher in das Krankenhaus transportirt worden sei. Durch die Pflege, die er seiner Frau angedeihen ließ und dadurch, daß er sich 17 Stunden im Dienste befand, sei er der Müdigkeit erlegen. Merkwürdiger Weise naht immer einem Unglück gleich das zweite. Im selben Moment der Katastrophe kam von der entgegengesetzten Seite ein Personenzug; hätte nicht im rechten Augenblick die Frau eines anderen Bahnwärters schnell das Warnungssignal gegeben, dann hätte unbedingt ein entsetzlicher Zusammenstoß erfolgen müssen. Die Pferde des Unglücksgefährts sind vollständig unverletzt davongekommen, der Kutscher befindet sich aber mit unter den Getödteten. Mit halbstündiger Verspätung langte der Schnellzug in Wien an. —tt.—

Ueberfahren und sofort getödtet wurden in der Nacht vom 13. zum 14. dss. Mts. bei Beginn der Entladung eines Steinschlagzuges im Gütergleise Tw-Rf, Berlin, drei Arbeiter durch eine im richtigen Gleise Rf-Tw fahrende Maschine in dem Augenblick, als dieselbe die Ueberführung der Kanner Chaussee bei Rixdorf passirte. Die Unglücklichen wurden gegen die Eisenkonstruktion der Brücke geschleudert. Einem vierten Arbeiter wurde dabei der Fuß abgefahren. Die Untersuchung über den traurigen Fall ist eingeleitet.

Briefkasten.

R. L. An wichtigen Gegenständen für die Verhandlungen des Verbandstages in der Reichshauptstadt fehlt es, wie die Tagesordnung in der vorliegenden Nummer zeigt, wiederum nicht. Voraussichtlich wird nun auch der eine oder andere Gegenstand, so z. B. die Rechtsschutz-, die Unfall- und die Kautions-Angelegenheit zur Reife gediehen sein. — **X. Y.** Mit Rücksicht auf die schon von anderer Seite erfolgte Kundgebung haben wir die Ihrige einstweilen zurückgestellt. — **P. in St.** Zu der Anregung in voriger Nummer, betr. Vergütung für Nachtdienststunden, liegen uns bereits verschiedene andere zustimmende Zuschriften vor. Wir werden also zunächst im Allgemeinen wieder darauf zurückzukommen haben. — Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Die geehrten Abonnenten, denen die Zeitung durch den Verein oder direkt als Kreuzbandsendung durch uns zugeht, gestatten wir uns, soweit sie als noch rückständig in Betracht kommen, höflich daran zu erinnern, daß allgemein die **Abonnementsgelder im Voraus** zu entrichten sind. Wir bitten recht sehr, die ausgefertigten Rechnungen gefl. entsprechend respektiren zu wollen. Hochachtungsvoll

Leipzig, im Juli 1896. **Die Geschäftsstelle.**

Binnen Kurzem erscheint in unserem Verlage

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Verfasser ist einer der bedeutendsten Militär-Eisenbahn-Schriftsteller, Hauptmann d. L. Dr. jur. Joesten, rühmlichst bekannt unter dem Namen Miles Ferrarius, welcher mit dieser Veröffentlichung einem Wunsche, für die Mitglieder unseres Verbandes, im Weiteren aber auch für die gesammte Eisenbahn-Beamtenschaft, ein instruktives Buch über einen der interessantesten Gegenstände darzubieten, in anerkennenswerthester Weise entspricht.

Das Werk wird in allen Kreisen freudigst willkommen geheißen werden. Zudem ist den Mitgliedern der Verbandsvereine von vornherein ein **Vorzugspreis** (Mk. 1,20 statt 1,50) zugesichert.

Ferner theilen wir mit, daß die beiden Kalender

Deutscher Eisenbahn-Kalender für 1897

(Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte) und

Deutscher Flügelrad-Kalender für 1897

(für die Familie Deutscher Eisenbahner)

in bekannter gediegener Ausstattung vorbereitet und diesmal bereits im September zur Ausgabe gelangen werden. Ausführlicher Prospekt mit Einzeichnungsliste folgt in diesen Tagen. Hochachtungsvoll

Leipzig, im Juli 1896. **Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.**

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

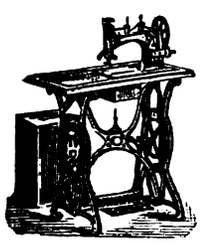
Damenkleiderstoffe

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, **franco.**
sowie reichillustr. Catalog
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Sieg der deutschen Arbeit!



Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.**
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und **billiger** wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französische Str. 24.

Vorkursus: October. Bauhandwerker, sowie **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.
Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.
Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Fahrgeld-Kassirer

auf mittelgroßer, sehr schöner Station wünscht mit Kollegen in größ. Stadt mit Realgymnasium **zu tauschen.** Umzugskosten 2c. würden vergütet. Werthe Off. unter A. G. 30 an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Exped.-Hilfsarbeiter

Bezirk Leipzig I, wünscht mit Kollegen and. Bezirks, gleichviel welchem, **zu tauschen.** Off. unter Z. W. 50 an die Expedition d. Zeitung.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. **Mosel** . . von 75 Pfg. **Rothwein** von 95 Pfg. } an per Liter im Faß von 25 Liter an.
f. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,60 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00, 3,00 das
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph"
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner** und **wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waldmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Citio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.35	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11.

1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 **echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz** im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur M. 1.20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.

Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.

Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

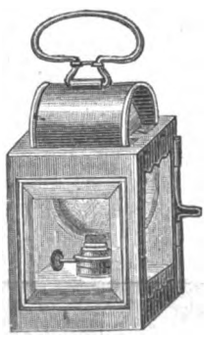
Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne **Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.**

Pianinos
von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., Seydelstr. 20.
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.
Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



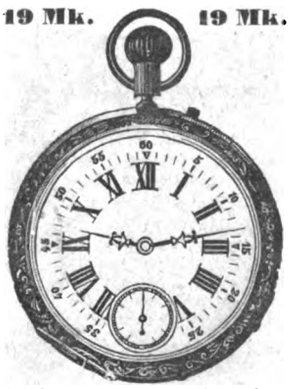
Die ganze Mehrausstattung der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen.
à Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.
Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung 20 Jahre Garantie!

Das schönste
Zimmer-Closet!
Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!
Ein wirkl. empfehlenswerth, überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!
Ueberaus an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen.—
Es kostet:
mit dunklem Phantasiestoff Mk. 23.50
„ rothbraun. gemust. Wollstoff „ 24.50
„ rothbraun. od. grün. Plüsch „ 25.50
„ buntgewebtem Moq. Plüsch „ 27.50
1 gepolsterte **Rück- und Armlehne** dazu passend (zum Anstecken)
in **Wollstoff** Mk. 10.—, in **Plüsch** Mk. 12.—
1 Kiste z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.
Garantie: Zurücknahme!
Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.
Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse:
Paul Marcuse, Breslau.

„Bahn frei"
Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.**
Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Lebensversicherungs- und Ersparnis-Bank in Stuttgart.

— Gegründet 1854. —
— Unter Staatsaufsicht. —

Alle Ueberschüsse gehören den Versicherten.

Jahresüberschüsse:

1892:	3,7	Millionen Mark.
1893:	3,9	„ „
1894:	4,3	„ „
1895:	4,5	„ „

Versicherungsstand im Juni 1896: 460 **Millionen Mark.**
Bankvermögen Ende 1895: 124 903 037 „
Darunter **Extrareserven:** 20 191 186 „

Die Bank steht mit zahlreichen Behörden, Corporationen und Vereinen, so auch mit dem Landesverein württemb. Verkehrsbeamten im Vertrags-Verhältnis.

Inhalt: Vereinfachung in der Fahrkarten-Prüfung zur Verhütung von Unterschleifen. — Vom Strafvollzug in Fällen der fahrlässigen Eisenbahntransport-Gefährdung. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vermischtes. — Feuilleton: „Peppo".

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma A. Kagelmann, Hauptagentur in Gotha, bei. Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 29. Leipzig, den 16. Juli 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Tagesordnung

für die

Berathungen des VI. Verbandstages am 7. und 8. August 1896 in Berlin.

Verhandlungslokal: Viktoriasäle, Leipzigerstraße 134.

Beginn der Verhandlungen für beide Tage 9 Uhr Vormittags.

1. Bericht des Verbandsvorstandes und dessen Besprechung.
2. Vorlage, Prüfung und Richtigsprechung der Jahresrechnung.
3. a) Bericht des Referenten der Rechtshilfs-Abtheilung (Deutscher Eisenbahnbeamten-Verein in Hannover) über die Wahrnehmung der Rechtsangelegenheiten im verflossenen Jahre und Besprechung desselben.
   b) Bericht des Verbands-Ausschusses für die Rechtshilfsfrage und Besprechung der letzteren überhaupt.
   c) Vorlage und Prüfung der Rechnung über die dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover durch Wahrnehmung der Rechtshilfsangelegenheiten für den Verband erwachsenen allgemeinen Kosten, Anerkennung bez. Feststellung derselben.
4. Bericht des Ausschusses für Herbeiführung eines Abschlusses mit einer Unfallversicherungs-Gesellschaft.
5. Bericht des Verbandsvorstandes über das Ergebniß der auf Grund Beschlusses des V. Verbandstages angestellten Erhebungen in der Kautionskassenfrage.
6. Bericht des Preßausschusses über das Ergebniß des ersten Preisausschreibens und dessen Wiederholung; Mittelbewilligung.
7. Das Verbandsorgan, sowie die geistigen und fachliterarischen Aufgaben des Verbandes überhaupt. Allgemeine Aussprache, Aeußerung von Wünschen und Vorschlägen 2c. 2c.
8. Aufstellung des Haushaltplanes für 1895/96 und Erledigung von § 9, Absätze 2 und 8 der Verbandsordnung.
9. Feststellung von Ort und Zeit des VII. Verbandstages.
10. Allgemeine Besprechung von Verbands-, Standes- und Berufsangelegenheiten.

Der Verbandsvorstand.

Preßausschuß betr.

Der Preßausschuß des Verbandes hat sich, nachdem die für ihn vom letzteren erlassene „Ordnung" nunmehr festgestellt worden ist, auf Grund der von den einzelnen Vereinen vollzogenen Ernennungen endgiltig konstituirt. Er setzt sich aus nachgenannten Herren zusammen:

1. für den österreichischen Verein
   Herr Oberoffizial Wolfgang Rick (K.F.N.B.) Wien. (Schriftstücke an die Adresse des Zentralkomitees des Vereins erbeten);
2. für den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein
   Herr Stations-Assistent C. Ed. Schmidt, Vorsitzender des Bezirksvereins in Magdeburg;
3. für den sächsischen Verein
   Herr Bureau-Inspektor Klötzer, Vorstand des Hauptbureaus der Kgl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Dresden;
4. für den württembergischen Verein
   Herr Sekretär Beyerle, Revisorat der Generaldirektion der Kgl. württ. Staatseisenbahnen, Stuttgart;
5. für den badischen Verein und als Referent des Ausschusses
   Herr Revisor Sagebiel, Gütertarifbureau der Generaldirektion der großh. badischen Staatseisenbahnen, Karlsruhe;
6. für den Darmstädter Verein
   Herr Revisor Zipse, Direktion der Main-Neckar-Bahn, Darmstadt;
7. als Vorsitzender des Ausschusses
   Herr Eisenbahn-Sekretär Max Fischer, Vorsitzender des Verbandes und des sächsischen Vereins, Chemnitz.

Chemnitz, den 11. Juli 1896. Max Fischer, Vorsitzender.

Karlsruhe, den 8. Juli 1896. Sagebiel, Referent.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Crimmitschau.

Abermals wurde die hiesige Ortsgruppe durch zwei sehr interessante und lehrreiche Vorträge erfreut und zwar hielt zunächst am 19. Juni. Herr Postsekretär Rosenbaum Vortrag über: „Einiges über die Rechte und Vorrechte der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung." Ausgehend davon, daß es dem Staate darauf ankommt, das Wohl seiner Angehörigen zu fördern und der Gesammtheit zu dienen, stellt er sich die Aufgabe, die Bedürfnisse des Volkslebens zu ergründen, alle Theile des Reiches mit Verkehrsorganen und Verkehrsmitteln einheitlich und gleichmäßig auszustatten, allen Bewohnern in Stadt und Land die Segnungen eines geordneten Postwesens unter möglichst gleichen und billigen Bedingungen zugänglich zu machen und hierdurch dem Handel und Wandel neue Absatzgebiete zu erschließen. Eine derartige Einrichtung kann aber nicht der Privatunternehmung, die nur den Zweck im Auge hat, einen möglichst hohen Gewinn zu erzielen, überlassen werden, sondern muß in den Händen des Staates verbleiben, der allein diese Aufgaben richtig zu lösen vermag. Im Weiteren ging Redner auch auf das Telegraphenwesen und auf die Vorrechte der Post gegenüber der Eisenbahn über und schloß mit dem Wunsche, daß die persönlichen Beziehungen zwischen den Beamten der Eisenbahn und der Post überall und nicht zum mindesten hier in Crimmitschau recht gute und freundliche sein und bleiben mögen, seinen Vortrag.

In der am 2. Juli ac. stattgefundenen Monatsversammlung berichtete Herr Bahnhofs-Inspektor Schwartz über: „Die Gewerbe- und Industrie-Ausstellung zu Berlin". An der Hand einer großen Uebersichtskarte und einer kleinen Skizze führte Redner seine Zuhörer von Punkt zu Punkt der verschiedenen Sehenswürdigkeiten der Ausstellung und wurden die bedeutende Anlage des Ausstellungsbahnhofes, der elektrischen Ringbahn u. s. w. einer eingehenden Besprechung unterworfen. Dieser Vortrag war ein hochinteressanter, um so mehr, da es doch den wenigsten der Eisenbahnbeamten vergönnt ist, eine solche Ausstellung zu besuchen und selbst Kenntniß zu nehmen von den Fortschritten von Gewerbe und der Industrie.

Beiden Rednern sei hiermit nochmals der Dank der Ortsgruppe ausgesprochen. Leider waren beide Vortragsabende von den Mitgliedern nicht so besucht, wie sie es hätte sein sollen, vorzüglich fehlten die jüngeren Mitglieder*), für die doch dergleichen Vorträge am meisten Werth haben sollten. Hoffen wir, daß die schönen Abende und nicht Gleichgiltigkeit der Grund ihres Fernbleibens gewesen ist.

*) Seltsamer Weise ist das die stehende Klage fast überall. Als die Aufbesserung der „Lage" noch nicht durchgeführt war, hörte man diese Klage viel weniger oft.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Mit Bezug auf die herzliche Einladung unseres verehrten Herrn Kollegen Scharr-Berlin in den letzten Nummern der Verkehrs-Blätter gestatte ich mir, an meine werthen Herren Kollegen im Bezirk — und auch an jene im Land — die dringende Bitte zu richten, dieser Einladung, wenn irgend thunlich, zu entsprechen und sich recht zahlreich zum Verbandstag der Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Beamtenschaft vom 6.—9. August l. J. in Berlin am grünen Strand der Spree einzufinden. Ganz abgesehen davon, daß derartige internationale Zusammenkünfte mehr

Digitized by Google

als alles Andere dazu angethan sind, in gegenseitigem Gedankenaustausch neben der Förderung der Standesinteressen den Geist der Zusammengehörigkeit unter den Jüngern des Flügelrades zu pflegen, das Bewußtsein der Interessengemeinschaft wachzurufen und zu stärken, so hat eine solche Reise nach der Hauptstadt unseres neuen Deutschen Reiches für jeden Eisenbahner neben der gewaltigen Erweiterung seines bürgerlichen Horizontes und neben der Bereicherung seiner Dienstkenntnisse bei der Besichtigung der großartigen Verkehrsinstitute dieser neuesten Weltstadt des Kontinents noch den großen, schätzbaren Werth, unser deutsches Nationalgefühl in ganz hervorragendem Maße zu heben und zu stärken und uns für unser starkes Deutsches Reich zu begeistern. Oder welchem Deutschen aus Süd und Nord schlägt nicht lauter das Herz beim Betreten des historischen Brandenburger Thores mit seiner Quadriga, beim Ausblick auf die bekannte Allee „Unter den Linden", beim Anblick der Siegesgöttin, der Ruhmeshalle, des Palais des hochseligen Kaisers Wilhelm I. mit seinem historischen Eckfenster, des Hohenzollern-Museums und der vielen und großartigen sonstigen königlichen Museen, deren Besuch jederzeit und meistens unentgeltlich gestattet ist? Fürwahr, werther Kollege, Berlin ist ein großes, reich illustrirtes Buch deutscher Geschichte — geh' hin und lies es; die Lektüre wird Dir nützlich und angenehm sein. Du wirst nicht nur sehen, und Dich freuen, daß Du einem großen mächtigen Reiche angehörest, sondern daß auch die preußischen Soldatenkönige und Deutschen Kaiser Kunst und Wissenschaft nicht vernachlässigt haben! Aus einem Saulus, der Du vielleicht jetzt noch bist, wirst Du sicherlich, ich wette darauf, ein — Paulus werden! Berlin wird Dir, wie unserem verehrten Kollegen Gottlob in Malsch, als ein herrlicher Wundergarten erscheinen, aus dem Du mit den unvergeßlichsten schönsten Eindrücken und in gehobener patriotischer Stimmung nach den Ufern des Rheins oder den Tannen des Schwarzwaldes zurückkehren wirst. Darum auf gen Norden nach Berlin, zu unseren verehrten Kollegen an der Spree und von der Donau! Haefner, 1. Vorsitzender.

Eisenbahn-Beamten-Verein Darmstadt.

Unser Eisenbahn-Beamten-Verein feierte im Rummelbräu sein 7. Stiftungsfest. Trotzdem die geplante italienische Nacht in Folge ungünstigen Wetters nicht stattfinden konnte, verlief die in den Saal verlegte Festlichkeit auf das Schönste. Das Konzert wurde von der ganzen Kapelle des Garde-Dragoner-Regiments Nr. 23 unter persönlicher Leitung ihres Direktors ausgeführt und mußte das von demselben in allen Theilen fein und künstlerisch abgewickelte Programm selbst den höchsten Anforderungen genügen. Die Tochter des Herrn Engel, welche wir als Harfenvirtuosin verschiedentlich zu bewundern Gelegenheit hatten, war so liebenswürdig, mit einigen Vorträgen zu erfreuen, wofür sie denn auch von den Zuhörern in reichlichem Maße den wohlverdienten Beifall erntete. Namens des Vorstandes begrüßte ein Mitglied desselben die Erschienenen und feierte in begeistert aufgenommener Rede die Gründer und Förderer des Vereins, hierbei ließ Redner sich die Gelegenheit nicht entgehen, auch der Damen, welche für den Verein in hohem Maße stets thätig gewesen, zu gedenken und Worte des Dankes an dieselben zu richten. Dem Konzerte folgte ein frischer, fröhlicher Tanz, dem von Alt und Jung in ausgiebigem Maße gehuldigt wurde.

Verein der Reichs-Eisenbahnbeamten.

Bezirk Straßburg i. Els.

Am 3. ds. Mts. hielt der Bezirks-Verein die 7. ordentliche Versammlung in seinem Vereinslokal „Walhalla" ab. Die Sitzung wurde um 3/4 9 Uhr Abends durch den Vorsitzenden, Herrn Hörner, in Anwesenheit von 49 Mitgliedern eröffnet. Nachdem der Schriftführer, Herr Jaebel, das Protokoll der Sitzung vom 5. Juni cr. verlesen hatte und gegen dessen Inhalt und Fassung Einwendungen nicht zu erheben waren, erstattete Herr Hoerner Bericht über die Hauptversammlung am 14. Juni cr., wie solcher in den Vereinsnachrichten Nr. 26 bereits zur allgemeinen Kenntniß gebracht wurde. Im Weiteren theilte der Vorsitzende mit, daß die angenommenen Satzungen seit dem 22. v. Mts. dem Kaiserlichen Bezirks-Präsidium durch die Polizei-Direktion in drei Exemplaren zur Genehmigung in Vorlage gebracht seien. Eines dieser drei Exemplare mußte einregistrirt, wie auch das Gesuch auf Stempelbogen geschrieben werden. Außerdem wurde der Vorstand veranlaßt, eine Nachweisung auf Stempelpapier einzureichen, in welcher die Mitglieder nach Vor- und Zunamen, Stand, Geburtstag und -Ort, Staatsangehörigkeit, sowie Wohnort und Wohnung aufzuführen waren. Sowohl bei der Polizei-Direktion, als auch bei dem Bezirks-Präsidium wurden Vorstandsmitglieder bei maßgebenden Persönlichkeiten mit der Bitte um Beschleunigung der Genehmigungsertheilung vorstellig, was auch zugesagt worden ist. — Nach einer kleinen Pause wurde zu der Ergänzungswahl der Mitglieder des Bezirksvorstandes geschritten, wozu Herr Hoerner mittheilte, daß er sowie der Schriftführer die von ihnen innegehabten Aemter infolge ihrer Wahl in den Hauptvorstand satzungsgemäß niederzulegen genöthigt wären. — Hierauf wurden einstimmig gewählt:

zum Vorsitzenden Herr Güterexpedient II. Kl. Broich,
„ Schriftführer „ Betriebssekretär Föhlinger,
„ Bibliothekar „ Stations-Assistent Engelhardt,
„ stellvertr. Vorsitzenden Herr Stations-Assistent Fieck,
„ „ Schriftführer „ Bureau-Diätar Reidhard,
„ „ Kassirer Herr Stationsschreiber Ackermann, und
„ „ Bibliothekar Herr Zugführer Staub.

Sämmtliche Herren nahmen die auf sie gefallene Wahl dankend an. Kassirer verbleibt der noch amtirende Stations-Assistent Herr Glaeser.

Hiermit war die Tagesordnung erledigt. Herr Hoerner dankte der Versammlung in von Herzen kommenden und daher auch zu Herzen gehenden Worten für die treue und rege Mitarbeit an dem gemeinsamen Werke und schloß die Sitzung um 3/4 11 Uhr mit den besten Wünschen für das weitere Blühen und Gedeihen des Vereins. Ein auf ihn von Herrn Eidenweil, sowie von Herrn Otterpohl auf den bisherigen Gesammtvorstand des Bezirksvereins mit Dankesworten ausgebrachtes Hoch fanden brausenden Widerhall.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Am Sonntag, den 19. Juli cr., Vorm. 10 Uhr findet auf dem Militärbahnhofe zu Berlin-Schöneberg ein **Vortrag über „Feldeisenbahnen"** seitens eines Offiziers der Eisenbahnbrigade statt. Hieran schließt sich ein **Ausflug nach Clausdorf** mittelst Sonderzuges zur Besichtigung der Kriegsdepots der Eisenbahnbrigade und der Feldeisenbahnanlagen an. Ab Clausdorf mit der Feldeisenbahn nach dem Schumkasee, Spaziergang durch den Wald nach den Gypsbrüchen und Sperenberg. Rückfahrt mit Sonderzug von Sperenberg gegen 6 Uhr. Ankunft Militärbahnhof 6 40 Uhr. Die Beförderung der Sonderzüge erfolgt nach Beschluß des Königl. Kriegsministeriums unentgeltlich. Die Mitglieder und diejenigen Eisenbahnbeamten, welche dem Verein beizutreten beabsichtigen, werden um recht zahlreiche Betheiligung gebeten. Da der unterzeichnete Vorsitzende alle Verantwortung dem Kriegsministerium gegenüber übernehmen muß, ist eine Legitimation durch Mitgliedskarte erforderlich.

Nach A. V. 677/95 erhalten die Mitglieder zu dem Vortrage freie Fahrt.

Berlin, den 11. Juli 1896. **Der Bezirks-Vorstand.**
Scharr, Stations-Assistent,
Vorsitzender.

NB. Durch Besuch des „Viktoria-Parkes" bietet sich Gelegenheit, mit der Familie gegen 7 Uhr in dem herrlich im Thal gelegenen Konzert-Etablissement „Zur Lehmkute" zusammenzutreffen, woselbst unsererseits die nöthigen Vorkehrungen getroffen sind.

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 26. Juli 1896, Nachmittags 3 1/2 Uhr in der „Goldenen Krone" **Versammlung.** **Tagesordnung:** 1. Der Erlaß des Königl. Staatsministeriums v. 18./4. 96, St.-M. 1603/96. 2. Die General-Versammlung in Hannover. 3. Der Verbandstag in Berlin vom 6.—9. August, und Beschickung desselben. 4. Die Bezirks-Bibliothek. 5. Besprechungen.

Kollegen-Nichtmitglieder sind als Gäste willkommen. Um recht zahlreichen Besuch des Verbandstages wird gebeten. Anmeldungen wegen Besorgung von Logis wolle man möglichst bis zum 26. Juli an den Bezirks-Vorsitzenden, Stations-Assistent Carl Ed. Schmidt, Eilgutabfertigungsstelle, gelangen lassen.

Die Firma Alfred Bruck, Haus- und Küchengeräthe (am alten Ulrichsthor) gewährt den Vereinsmitgliedern 10% Rabatt.

Der Bezirks-Vorstand.

Ortsverein Braunschweig.

Zu dem am Sonntag, den 19. ds. Mts., von Nachmittags 4 Uhr ab im Garten und Saale des Restaurants „Bellevue", Wolfenbüttelerstraße 42, stattfindenden **Familien-Sommerfest** werden die geehrten Mitglieder nebst Familien hiermit höflichst eingeladen. Gäste, durch Mitglieder eingeführt, sind willkommen. **Der Vorstand.**

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Der Hauptvorstand hat gemäß der ihm von der 10. Abgeordneten-Versammlung ertheilten Ermächtigung an Stelle des durch Tod ausgeschiedenen Herrn Heizhausvorstandes Starke sich durch Zuwahl des Herrn techn. Betriebssekretärs Altherr ergänzt.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Friedrichshafen.

Bei der am 26. April und 5. Juli d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurde die Vorstandschaft wie folgt gewählt:

a) als Vorsitzender Herr Eisenbahn-Sekretär Herzog,
b) „ Schriftführer Herr Kanzlei-Assistent Fischer,
c) „ Kassier Herr Expedient Blöd,
d) „ Ortsgruppenobmänner:
   1. für Durlesbach, Mochenwangen und Niederbiegen Herr Stations-Vorstand Sigle in Durlesbach,
   2. für Ravensburg Herr Expedient Bolsinger daselbst,
e) als Rechnungsrevisor Herr Stations-Kassier Welte in Friedrichshafen.

Digitized by Google

Nr. 30. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 23. Juli 1896. München.

Zum 50jährigen Jubiläum des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Vor uns liegt in glänzend ausgestattetem Band eine Festschrift, deren Inhalt die Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens zum Gegenstand hat. Verfaßt ist dieselbe von der geschäftsführenden Verwaltung (Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Berlin), welche sie den Vereinsmitgliedern zur Feier des 50jährigen Jubiläums des Vereins gewidmet hat. Durch diese Schrift ist dem Verein ein Denkmal gesetzt, wie es würdiger nicht gedacht werden kann. Als Einleitung enthält sie eine gedrängte Darstellung der Entstehungsgeschichte des Vereins, auf die wir w. u. zurückkommen. Darauf folgt eine Reihe von Bildnissen derjenigen hochverdienten Männer, welche an dem Ausbau des Vereins mitgearbeitet haben. Da ist ein Dr. Rhades von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft als geistiger Urheber des Vereins und Ehrenmitglied desselben, gest. d. 8. September 1867, Neuhaus der Erbauer der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Costenoble, von Mewissen, Fournier, Zenke, von Kühlwetter, von Schmerfeld, von Maybach, Wex, Nonnen, Weishaupt, Stambke, Wöhler, Schrader, Jencke, von Tschirschky-Bögendorf, Gerwig, Schnorr von Karolsfeld, Stummer, Ritter von Traunfels, Brake und so manche andere in der Eisenbahnwelt wohlbekannte Namen sind als verdienstvolle Förderer des Vereins auf die würdigste Weise in dieser glänzenden Festschrift verewigt.

Den Hauptinhalt derselben bilden folgende Kapitel: Verfassung des Vereins und Entwickelung des Vereinsgebietes; Bau, Betrieb und Betriebsmittel; Uebereinkommen, betr. die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; Reglements und Uebereinkommen für den Personen- und Güterverkehr; die Vereinsfahrpläne; die Beförderung der Dienst-Korrespondenz; der Diensttelegramm-Verkehr; die einheitliche Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; die Einheit in Maß, Gewicht und Münze; die Freikarten; die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; das technische Fachblatt des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung); die Ertheilung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen; Statistik u. s. w.

Indem wir alle diese Kapitel aufzählten, ergiebt sich sofort ein klares, übersichtliches Bild über den ungeheuer wichtigen Wirkungskreis des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Wahrlich seine Mitglieder, und insbesondere die geschäftsführende Direktion, können mit Stolz und Genugthuung auf das Feld ihres reichen Wirkens zurückblicken! Und doch ist auch dieser heute ein Gebiet von 81 000 Kilometer umfassende Verein nur aus kleinen Anfängen hervorgegangen!

„Das Eisenbahnzeitalter hat im Deutschen Reiche, so sagt das Vorwort der Festschrift, erst mit der am 7. Dezember 1835 erfolgten Eröffnung der Nürnberg-Fürther-Eisenbahn, also ein volles Jahrzehnt später als in England, dem Vaterlande Stephensons, des Erfinders der Lokomotive, begonnen. Es folgte am 24. April 1837 die erste Strecke der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, dann am 29. Oktober 1838 die Bahn von Berlin nach Potsdam. Nun aber begann es sich in allen Theilen Deutschlands zu regen, denn jeder größere Verkehrsmittelpunkt wollte mit den benachbarten Plätzen durch eine Eisenbahn verbunden werden. Den hierauf gerichteten Anträgen gegenüber erkannte die preußische Regierung die Wichtigkeit eines einheitlichen Vorgehens und erließ das heute noch zu Recht bestehende Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen, welches einen festen Boden für die Entwickelung der preußischen Bahnen schuf, und das erst im Jahre 1892 durch das Kleinbahngesetz eine erhebliche Erweiterung erfahren hat. Freilich waren die ersten Bahnen mit manchen der Bestimmungen des 1838er Gesetzes nicht einverstanden. Man empfand in den betheiligten Kreisen einzelne Vorschriften desselben als lästige Fesseln und glaubte, daß die in den ersten Jahren unbefriedigende finanzielle Entwickelung der einzelnen Unternehmungen nicht zum geringsten Theile verschuldet sei durch die strengen, ihre Freiheit einschränkenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes. Man wünschte deshalb allgemein eine Beseitigung dieser Bestimmungen, und diese Bewegung war der Anlaß, daß die Berlin-Stettiner Eisenbahn die Eisenbahn-Gesellschaften Preußens zu einer Besprechung auf den 10. November 1846 nach Berlin einlud, um auf eine Aenderung der Eisenbahn-Gesetzgebung hinzuwirken. Von den zu jener Zeit bestehenden oder im Bau befindlichen 17 Bahnen mit rund 1970 Kilometer folgten zehn größere Verwaltungen mit einer Gesammtbetriebslänge von 1568 Kilometer dieser Einladung. Die Versammlung wählte eine Kommission, die unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen, Grundsätze für ein neues Eisenbahngesetz zusammenstellen sollte; auch sollte der Finanzminister gebeten werden, das Eisenbahngesetz der mündlichen Berathung von Kommissaren sämmtlicher Eisenbahngesellschaften zu unterwerfen. Ferner wurde der Beschluß gefaßt, einen dauernden Verband der preußischen Eisenbahnen mit dem bereits oben erwähnten Grundgedanken zu bilden.

Bis zum Juni 1847 traten weitere elf Verwaltungen bei, und es mehrte sich die Zahl der Verbands-Verwaltungen im Laufe des genannten Jahres bis auf vierzig, nachdem ein-

Digitized by Google

stimmig der Beschluß gefaßt worden war, daß zur Mitgliedschaft sämmtliche konzessionirte Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen berechtigt sein sollten. Für den so erweiterten Verband wurde der Name „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" gewählt, eine Bezeichnung, die der Verein bis zum heutigen Tage, obgleich sein Gebiet sich über ganz Mitteleuropa ausdehnt, beibehalten hat. Um einen Einblick über die weitere Entwickelung des Vereins bis zum heutigen Tage zu geben, sei noch erwähnt, daß die Anzahl der Vereinsmitglieder und die Gesammtlänge ihrer Betriebsstrecken

im Jahre	1850	48	Verwaltungen mit	6,868	Kilometer
„ „	1860	61	„	„ 15,839	„
„ „	1870	77	„	„ 29,479	„
„ „	1880	102	„	„ 56,508	„
„ „	1890	75	„	„ 73,342	„
Ende März	1896	74	„	„ 80,998	„

betrug. Außerdem nehmen heute noch 18 Verwaltungen kleiner Bahnen mit 522 Kilometer Betriebslänge an den Einrichtungen des Vereins Theil.

Gleich in den ersten Versammlungen des so gegründeten Vereins trat schon der gesunde Gedanke hervor, daß die Eisenbahnen Deutschlands wie ein einheitliches Netz — nach außen hin — betrieben werden müssen. Zur Verwirklichung dieses Gedankens beschloß schon die Kölner Generalversammlung im Jahre 1847 den Erlaß eines Vereins-Güterreglements, an dessen Spitze der leitende Grundsatz stand, „daß jede Vereinsbahn unter den Bedingungen des Güterreglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen übernimmt, ohne daß es für den Uebergang der Güter von Bahn zu Bahn eines Vermittlers bedürfe".

Dieser Gedanke des einheitlichen Betriebes ist der Leitstern des Vereins in seinem halbhundertjährigen Bestehen geblieben. Von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Eisenbahnen nur dann den allgemeinen Interessen dienen können, wenn sie ihre Einrichtungen so treffen, daß eine einheitliche Verwaltung, ein gemeinsamer Betrieb sich auch thatsächlich durchführen läßt, hat der Verein zahlreiche Einrichtungen zur Erleichterung des Verkehrs geschaffen. Diese Bestrebungen haben sich, wie wir oben sahen, auf alle Zweige des Eisenbahnwesens ausgedehnt.

Bereits im Jahre 1837 hatte Preußen als Normalspur eine solche von 1,435 Meter bestimmt, so daß alle Bahnen des Vereins in diesem Punkte Uebereinstimmung zeigten. Das Gleiche gilt von fast allen übrigen deutschen Bahnen. Aber dies war auch die einzige einheitliche Norm. Es mußte deshalb die nächste Sorge des Vereins sein, für die Gestaltung der über dieser Spur aufgebauten Wagen Abreden zu treffen und nach dem festgesetzten Wagenprofil die Bauwerke neben und über der Bahn so zu bemessen, daß dem Uebergange der Wagen von einer Bahn zur anderen Hindernisse sich nicht in den Weg stellten. Die Gestaltung der Bauwerke nach diesen Abmessungen, nach dem „Normalprofil des lichten Raumes," wurde bereits im Februar 1850 durch die erste Techniker-Versammlung des Vereins, welche die Führung auf technischem Gebiete in die Hand genommen hatte, in den Grundzügen vereinbart; die Vereinsverwaltungen beschlossen alsbald ihre Durchführung. Es war dies ein Beschluß von weittragender Bedeutung, denn die vorhandenen Bahnen wiesen in ihren Bauausführungen schon so viele Abweichungen nach, daß es jahrelanger Arbeit und der Aufwendung hoher Beträge bedurfte, um die bestehenden Verschiedenheiten zu beseitigen. Hätte der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit dieser Thätigkeit nicht frühzeitig begonnen, es wäre in wenigen Jahren fast unmöglich gewesen, diese Hindernisse des Verkehrs aus der Welt zu schaffen.

Ferner mußte dafür gesorgt werden, daß aus den Wagen der verschiedenen Verwaltungen, wie der Verkehr sie gerade zusammenführte, Züge gebildet werden konnten, die im Betriebe volle Sicherheit boten. Es mußte also insbesondere Uebereinstimmung in den Kuppelungen und Puffern herbeigeführt werden. Auch diese Bedingungen setzte die erste Techniker-Versammlung fest; sie schuf ferner Normen für das ganze Gebiet der Eisenbahntechnik durch Festsetzung von „Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands", welche die Grundlagen der später vom deutschen Bundesrathe erlassenen „Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands" geworden sind, in Oesterreich-Ungarn aber die alleinige Richtschnur auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik bilden.

Aus den erwähnten „Grundzügen" haben sich im Laufe der Zeit die „technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen" entwickelt, welche unbestritten die wichtigste Schöpfung des Vereins auf technischem Gebiete darstellen und welche auf dem Gedanken beruhen, daß, wie im Verkehr, so im Bau und Betrieb, in der Herstellung der Lokomotiven und Wagen volle Einheitlichkeit im Bereiche des Vereins herrschen müsse, wenn den Eisenbahnen die Erfüllung ihrer Aufgaben ermöglicht werden solle.

Als Mitte der siebziger Jahre das Bedürfniß nach einfacheren Normen für den Bau und Betrieb gewisser Bahnen sich geltend machte, waren auch die Techniker des Vereins sofort auf dem Platze mit Ausarbeitung von „Grundzügen für den Bau und Betrieb von Sekundärbahnen" (1876), aus denen dann später die „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und der Lokaleisenbahnen" hervorgingen. Es wurden ferner fortlaufende wichtige statistische Untersuchungen angeregt, eingeleitet und bearbeitet, die für die Erkenntniß zahlreicher Erscheinungen auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik von bleibendem Werthe geworden sind. Die technische Thätigkeit wurde ferner gefördert durch das technische Fachblatt des Vereins, das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung, und weiter durch die von Zeit zu Zeit sich wiederholenden Ausschreibungen von Preisen im Betrage von 30 000 Mk. für hervorragende Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen, an den Betriebsmitteln und deren Unterhaltung, endlich für wichtige schriftstellerische Leistungen.

Durch die Verständigung über den einheitlichen Bau der Bahnen und der Betriebsmittel ist es dem Vereine möglich geworden, eine weitere wichtige Einrichtung durchzuführen, das von

---

„Peppo:"

Ein Eisenbahn-Original.

Von **Martin Lüttich.**

(Schluß.)

Die nächstgelegene Station W. meldete soeben das Eintreffen des vor ungefähr 20 Minuten hier abgefahrenen Personenzuges. Ich lehne, in tiefes Sinnen versunken, am Apparattisch, das soeben Geschilderte zog nochmals, so wie es mir neulich der alte Peppo in trauter Feierabendstunde mitgetheilt hatte, an meinem Gedächtniß vorüber. Feierabend! Bald hätte ich das Wichtigste vergessen. Schnell erfaßt meine Hand die Kurbel des elektrischen Läutewerkes, sie dreht die letztere um ihre Achse, und dreimal in gleichmäßigen Pausen ertönen an der Glocke in der Bahnsteighalle die wohlbekannten, weithin hörbaren Schläge der Klöppel. Es ist das allabendlich nach 10 Uhr gegebene „Feierabendsignal", das den Bahn-Block- und Uebergangswärtern bis zur ebengenannten Station der abzweigenden Bahnlinien anzeigt, daß der zuletzt die Strecke befahrende Zug soeben dort eingetroffen ist. Dieses Feierabendsignal pflanzt sich fort von Station zu Station, immer hinter dem rollenden Zuge her, selbstredend nur dort, wo der Dienst während der Nacht auf Stunden ruht. Der Verkehr ist eingestellt bis zum ersten fälligen Frühzuge, die Schalter werden geschlossen, die Kasse wird „sichergestellt," die Lampen verlöschen, und Alles eilt zum lieben Heim, um der Ruhe zu pflegen, denn gar zu bald mahnt wiederum eben dieses Glockenzeichen zum Frühaufstehen. Es ist der Hahnenschrei für die Eisenbahnbeamten: des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr wird von Neuem aufgezogen. In einsam liegenden Ortschaften entlang der Bahnlinie bedeuten das Feierabendsignal und das erste Signal am Morgen gleichsam ein „Paß auf" für die Bewohner. Nach ihm werden des Abends die Uhren gestellt; wer noch nicht in den Federn liegt, der schlüpft hurtig hinein, für die im Wirthshause ist's eine Mahnung, heimzukehren, und am Morgen mit dem ersten Bahnsignal wird es lebendig im Orte. —

Endlich konnte ich auch auf ein bis zwei Stunden der Ruhe pflegen — wenn auch in des Wortes verwegenster Bedeutung. Der nächste auf der Hauptlinie fällige Zug — ein Schnellzug aus Bayern — passirte die Station nach Mitternacht. Wie angenehm gestaltete sich der „Dienst" in dieser kurzen Erholungspause! Die Flammen der Gaskandelaber im Telegraphenbüreau wurden auf ein Minimum zurückgedreht, alle einmündenden Thüren wurden bis auf eine „vernagelt" —so hieß es in der Eisenbahnersprache —, das ominöse Oberschaffnerfenster, durch welches sonst aller fünf Minuten das bärtige Gesicht eines ankommenden oder abfahrenden Zugführers lugte, wurde fest verriegelt, und der müde Körper machte es sich bequem im altersgrauen, lederüberzogenen „Großvaterstuhl". O, dieser alte, treue Geselle, wenn der erzählen könnte! Ob er heute wohl noch im stillen Winkel sein nutzbringendes Dasein fristet? Und wenn dann der immer dienstbereite „Jacob", das Faktotum der Station, den Mocca braute, wenn der stärkende,

Digitized by Google

ihm geschaffene „Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung". Die in demselben ausgesprochenen Grundsätze werden für absehbare Zeit maßgebend bleiben, soweit eine Wagenbenutzung unter Eisenbahnen stattfindet. Sie lassen sich in Kürze dahin zusammenfassen:

1. Der Wagen soll mit ausreichender Ladung ungehindert auf die fremde Verwaltung über- und bis zur Bestimmungsstation durchgehen.

2. Die Rückbeladung des fremden Wagens ist im weitesten Umfange zu erleichtern, eventuell ist der leere Wagen auf dem Wege des Hinlaufs zur Heimath zu senden.

3. Für die Benutzung des fremden Wagens ist Zeit- und Laufmiethe, bei verspäteter Rückgabe Verzögerungsgebühr, bei ungerechtfertigtem Gebrauche Konventionalstrafe zu entrichten.

4. Die Bedingungen für die Uebergangsfähigkeit, insbesondere den technischen Zustand der Wagen, sind einheitlich festzusetzen.

5. Für die Verluste und Beschädigungen an fremden Wagen ist die benutzende Verwaltung in der Regel verantwortlich. Geringere Schäden bis zu einer bestimmten Höhe bleiben außer Ansatz. —

Der Wagenverkehr mit den belgischen Nichtvereinsbahnen und den französischen Bahnen ist durch das internationale Reglement geregelt, welches in seinen wesentlichen Bestimmungen auf dem Vereins-Uebereinkommen aufgebaut ist.

Die großartigste Leistung des Vereins auf wirthschaftlichem und rechtlichem Gebiete ist der Erlaß des Vereins-Betriebs-Reglements. In den 40er Jahren unseres Jahrhunderts kannte man nirgends ein Eisenbahn-Frachtrecht. Im Gebiete des Deutschen Bundes bestand kein gemeinsames Frachtrecht, die geltenden frachtrechtlichen Bestimmungen waren theils die des gemeinen Rechts, theils die in einzelnen Staaten erlassenen landesgesetzlichen. Von dem Verein wurde richtig erkannt, welch schwere Mißstände dies für den Verkehr zur Folge hatte. Da es damals außerhalb der Möglichkeit lag, im gesetzgeberischen Wege einzugreifen, so blieb den Bahnen nur übrig, gemeinsame Bestimmungen auszuarbeiten, die die Grundlage der in jedem einzelnen Falle abzuschließenden Transportverträge bildeten. Diese Bestimmungen sind vereinigt in den sogenannten Vereins-Reglements für den Personen-, Gepäck- u. s. w. Verkehr und für den Güterverkehr. Sie erwiesen sich als so zweckmäßig, sie zeigten ein im Allgemeinen so richtiges Verständniß für die Bedürfnisse des Verkehrs und die Leistungsfähigkeit der Transportanstalten, daß z. B. Preußen für seine Staatsbahnen die Vereins-Reglements ohne wesentliche Aenderungen einführte. Als dann im Jahre 1858 die Ergebnisse der Nürnberger Konferenzen über die Berathung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches bekannt wurden, zeigte sich sogleich, daß diese auf die eigenartige Stellung der Eisenbahnen beim Frachtgeschäft nicht genügend Rücksicht genommen hatten, daß insbesondere die gewissermaßen gewohnheitsrechtliche Entwickelung des Eisenbahnfrachtrechts unter Führung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von der Nürnberger Konferenz nicht gebührend beachtet war. Die Triester Generalversammlung des Vereins (1858) hielt es für geboten, hier einzugreifen. Es wurde von einer besonderen Kommission eine Denkschrift ausgearbeitet und den Regierungen der Deutschen Bundesstaaten überreicht, die in vorzüglicher Begründung auf die mancherlei Bedenken gegen die Nürnberger Beschlüsse hinwies und ins Einzelne gehende, auf der bisherigen Erfahrung fußende Vorschläge über Erlaß besonderer Bestimmungen für das Frachtgeschäft der Eisenbahnen machte. Diese Vorschläge wurden in der dritten Lesung des Handelsgesetzbuches fast unverändert angenommen und bilden heute noch den zweiten Abschnitt von Buch IV Titel 5 des Handelsgesetzbuches.

Hiermit hatte die so zu sagen rechtsbildende Thätigkeit des Vereins einen ersten glänzenden und dauernden Erfolg erzielt. Als dann die deutsche Reichsverfassung für alle deutschen Eisenbahnen den Erlaß gleicher Betriebs-Reglements ins Auge faßte, wußte die Regierung des Deutschen Reichs nichts Besseres zu thun, als zunächst die Reglements des Vereins fast unverändert als nunmehrige deutsche Betriebs-Reglements zu verkündigen.

Je mehr demnächst der staatliche Einfluß erstarkte — nach dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 sowohl, als nach der heutigen Verkehrsordnung, sind nur noch ergänzende Vorschriften zulässig, Abweichungen auch dann nicht, wenn sie dem Publikum günstiger sind —, desto schwächer machte sich naturgemäß die Thätigkeit des Vereins in den rechtlichen Beziehungen zu dem Publikum geltend. Er zog sich mehr und mehr darauf zurück, die Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander aus dem Personen- und Güterverkehr weiter auszubilden und insbesondere für eine dem kaufmännischen Wesen der Eisenbahnen entsprechende schleunige Abwickelung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche im Interesse des Publikums zu sorgen. Aber auch diese eingeschränktere Thätigkeit des Vereins ist von maßgeblicher Bedeutung für die Fortentwickelung des Eisenbahnrechts geblieben, nicht nur im Verein selbst, sondern auch in den Beziehungen mit den Nachbarländern des Vereins. Die Tarife, Reglements und Uebereinkommen des mitteleuropäischen Eisenbahnverkehrs beruhen — außer auf der gesetzlichen Grundlage des internationalen Uebereinkommens — zum großen Theile auf dem Vereins-Betriebsreglement und dem Uebereinkommen hierzu. Die 1896er Vereinsversammlung wird eine Vorlage beschäftigen, nach welcher die zusätzlichen Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen für alle Verbandstarife der dem Uebereinkommen unterliegenden Länder einheitlich geregelt werden sollen; der Verein als der einflußreichste Theil des Gesammtgebietes soll mit der einheitlichen Redaktion vorangehen.

In Bezug auf den Personenverkehr hat sich der Verein große Verdienste um das reisende Publikum erworben durch die einheitliche Gestaltung der Fahrpläne, durch die Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit und durch die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. Zahlen pflegen zu beweisen, und es sei deshalb gestattet, hier noch einige Daten über den Vereins-Reise-Verkehr folgen zu lassen:

Am 1. Mai 1896 waren außer der Mehrzahl der Vereinsbahnen noch 7 belgische, 35 schweizerische, 3 dänische, 66 schwedische, 2 norwegische und 1 bosnisch-herzegowinische Bahn an dem Vereins-Reise-Verkehr betheiligt. Zur Verfügung des reisenden

---

belebende Duft desselben die dumpfe Schwüle des kleinen Zimmers verdrängte — — dann, ja dann erst vergaßen wir manche Widerwärtigkeiten des Nachtdienstes. —

Feierabend! Ich mußte mir unwillkürlich die Bedeutung des Wortes vor Augen führen. Im „Großvaterstuhl" ließ sich darüber so schön nachdenken. Feierabend! Du gesuchter, treuer Freund aller Derer, die unaufhörlich mitwirken müssen im Getümmel der Welt, in den Abwechslungen des Lebens, im Hasten und Drängen der nimmer ruhenden, stetig vorwärts drängenden Zeit. Die Sehnsucht nach dem Feierabend, nach absoluter Ruhe, ist doch eigentlich nichts anderes, als ein Bedürfniß des arbeitenden Menschen, sich einmal selbst wiederzufinden. Es ist eine Sehnsucht nach Herstellung des wohlthätigen Gleichgewichtes der in der Tretmühle alltäglichen Schaffens im Schwinden begriffenen Kräfte. Nun, in unserer Zeit, einem zu Ende gehenden Jahrhundert, in welchem die staunenswerthesten Erfindungen und Entdeckungen auf allen Gebieten der menschlichen Thätigkeit unaufhaltsam vorwärtsdrängen zu immer neuem Schaffen und Wirken, in welchem ferner, wie wohl in keinem Jahrhundert vorher, Verhältnisse geradezu auf den Kopf gestellt werden, in dieser Zeit bedürfen wir wohl mehr denn je des Feierabends, der Ruhe und Erholung für Körper und Geist. Denn: „Nimmer rasten — nimmer ruhen," das ist die Losung. Und wer nicht miteilen kann, der wird machtvoll und unwiderstehlich zur Seite geschoben, ohne Rücksicht geht man über ihn zur Tagesordnung über. Nur Diejenigen zählen noch etwas, die sich dieser neu erwachten Zeit voll und ganz anzupassen vermögen. Hier sind es die Herren der Wissenschaft, die Alles emporführen in die lichtvollen Höhen großartigen Erfassens, dort sind es Männer von Thatkraft und Energie, welche mit eiserner Faust den alten, schlafmützigen Michel aus seiner phlegmatischen Hülle schütteln, und weiter finden wir in den breiten Massen des Volkes den ehrlich ringenden Mann, der auch seinerseits — ohne daß er das Abgangszeugniß einer Realschule oder eines Gymnasiums als Fahrschein für die dornenvolle Fahrt durchs Leben in optima forma mit sich führt — sich der Situationen nach bestem Können und Wollen in dem Kampfe ums Dasein anzupassen sucht. Neben diesem stehen allerdings wieder die servilen, jeder Menschenwürde Hohn sprechenden Kniebeuger nach oben hin und eitle, aufgeblasene Despoten nach unten hin, jenen fällt der Kampf schwer, diesen wieder sehr leicht, — alle aber eilen sie mit vorwärts, ohne Rast und ohne Ruh', ein Jeder eben nach seiner Art. Das ist die Signatur unserer Tage.

Wie ganz anders noch vor wenig Jahrzehnten! Blicken wir zurück in die Tage unserer frühesten Kindheit, da überfliegt unser Antlitz wohl ein mitleidiges Lächeln, wenn wir im Geiste Gestalten begegnen, die längst der kühle Rasen deckt und von denen sich unsere Eltern und Großeltern so schön erzählen konnten. Unser Innerstes überkommt wohl auch manchmal ein gewisses Sehnen nach dem ruhigen, gleichmäßigen Gang der Geschäfte in früheren Zeiten, wir denken uns noch zurück in die kleinen, engen Gassen mit den Giebeldächern, dem altmodischen Marktplatz und lassen die biederen, friedfertigen Bürger in ihrer einfachen und doch so

Digitized by Google

Publikums standen an dem genannten Tage 3334 Fahrscheine und 887 sogenannte Verbindungsstrecken. Die Möglichkeit der Beschaffung von Fahrscheinheften ist durch die in 77 größeren Städten Mitteleuropas eingerichteten Ausgabestellen gegeben. Im Laufe der Jahre wurde eine ganze Reihe von ursprünglich für erforderlich gehaltenen erschwerenden Bestimmungen fallen gelassen, so die Beschränkung, daß die doppelt zu befahrenden Strecken nicht über ein Viertel der Entfernung der ganzen Rundreise ausmachen durften, ferner, daß Fahrscheine 1. und 3., sowie solche 1., 2. und 3. Wagenklasse in ein und dasselbe Heft nicht aufgenommen werden durften u. s. w.

Soweit bisher statistische Aufzeichnungen über die Ergebnisse des Vereinsreiseverkehrs vorliegen, ist denselben Folgendes zu entnehmen: Es betrug im Jahre 1894 die Tariflänge der an dem Vereinsreiseverkehr theilnehmenden Bahnen 86653 Kilometer. Insgesammt wurden 670806 Hefte zusammengestellt, von denen 200586 Stück auf eine Entfernung von 701—1000 Kilometer, 67460 Stück auf mehr als 2000 Kilometer lauteten. In diesen Heften waren 9549876 Fahrscheine im Gesammtwerthe von 32858256 Mk. enthalten. Die stärkste Einnahme entfiel auf den Juli mit 6602336 Mk., die schwächste auf den Januar mit 1051793 M.

Wenn nun am 28. d. Mts. die Vertreter des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Berlin, dem Orte seiner Entstehung, den Ehrentag seines 50jährigen Bestehens festlich begehen, werden die Wünsche aller Derer, die die Größe und Bedeutung dieses mächtigen Hortes der Einheitlichkeit im mitteleuropäischen Eisenbahn-Verkehr zu würdigen wissen, sich dorthin vereinigen unter dem Ausdrucke der Hoffnung, daß im nächsten halben Jahrhundert weitere große Erfolge auf allen Gebieten seiner Thätigkeit nicht ausbleiben mögen.

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk. (Fortsetzung.)

Der Oberbau ist nicht bei allen Bahnlinien der gleiche. Bis zum Jahre 1888 kamen folgende Oberbaumaterialien zur Verwendung: 7,5 Meter lange Flußstahlschienen von 15,6 Kilogrammmeter mit 80 Millimeter Fuß-, 40 Millimeter Kopfbreite, 9 Millimeter Stegdicke und 87 Millimeter Höhe! 450 Millimeter lange Flachlaschen von je 2,2 Kilogramm; parallelflächige Unterlagsplatten aus Schweißeisen von 180 Millimeter Länge, 129 Millimeter Breite und 9 Millimeter Stärke; kieferne, mit Zinkchlorid imprägnirte Querschwellen von 1,50 Meter Länge, 17 Centimeter Auflagebreite und 13 Centimeter Stärke. Auf eine Schienenlänge entfielen 9 Stück Querschwellen; die Anwendung von Platten unter sämmtlichen Schienenlagern fand nur in Bögen mit Halbmessern von weniger als 100 Meter statt. Infolge der Erhöhung des Raddruckes der neu zu erbauenden Lokomotiven von 2,6 Tonnen auf 3,625 Tonnen werden seit 1888 stärkere Oberbaumaterialien verlegt, und zwar: 9 Meter lange, 17,63 Kilogrammmeter schwere Flußstahlschienen mit 80 Millimeter Fuß- und 42 Millimeter Kopfbreite, 9 Millimeter Stegdicke und 91 Millimeter Höhe; das Widerstandsmoment beträgt 54 (Centimeter) gegenüber einem solchen von 45 (Centimeter), wie es die Schienen des alten Systems aufweisen; Winkellaschen von 548 Millimeter und 484 Millimeter Länge; doppelrandige, keilförmige, dreifach gelochte Unterlagsplatten aus Schweißeisen mit Rippen an der Unterfläche der Platten und mit einem Gewichte von 1,83 Kilogramm; kieferne, imprägnirte Querschwellen von 1,50 Meter Länge, 17 Centimeter Auflagebreite für die Platten und 13,5 Centimeter Stärke. An Stelle dieser Schwellen wurden seit 1893 zur weiteren Verstärkung des Oberbaues 1,7 Centimeter lange, 16 Centimeter starke und 16, eventuell 20 Centimeter breite Querschwellen eingelegt, die aus geeigneten, bei Gleisumlegungen auf Vollspurbahnen gewonnenen Schwellen durch Verschnitt erzeugt werden. Auf eine Schiene von 9 Meter Länge entfallen in gerader Linie und in Bogen über 100 Meter Halbmesser 12 Stück Schwellen; ihre Zahl wird in Bögen unter 100 Meter Halbmesser um 1 Stück vermehrt. Unterlagsplatten liegen in gerader Linie wie in den Bögen auf sämmtlichen Schwellen.

Die Entfernung der Gleise auf Stationen beträgt 3,50 Meter und, so weit Rollbockverkehr in Frage kommt, 4 Meter. Die Weichen werden mit einem Halbmesser von 60 Meter und einer Herzstückneigung von 1 : 7 hergestellt. Die Zungenvorrichtung ist eine symetrische. Der Weichenbock steht gleichlaufend mit dem Gleise und hat keine Signalvorrichtung. Schleppweichen werden in neuerer Zeit selbst in Nebengleisen nicht mehr verwendet. Die Spurerweiterung beträgt in Bögen von weniger als 300 Meter Halbmesser 5 Millimeter und nimmt mit der Verminderung des Halbmessers bis zu einem Maximum von 20 Millimeter zu. Die Ueberhöhung des äußeren Gleisesstranges in den Bögen ist von der Geschwindigkeit der die betreffende Strecke befahrenden Züge abhängig gemacht und wird nach der Formel $h = 6.2 \frac{v^2}{r}$ ausgeführt, in welcher h die Ueberhöhung in Millimeter, r den Halbmesser des Bogens in Meter und v die Geschwindigkeit in Kilometer für eine Stunde bedeuten. Bogen über 600 Meter Halbmesser werden ohne Ueberhöhung angelegt. Geschwindigkeiten über 25 Kilometer für eine Stunde sind nur auf Strecken mit Krümmungshalbmessern von mehr als 80 Meter in Anwendung.

Bemerkenswerthe Oberbauanlagen bietet der Anschlußbahnhof Großbauchlitz der Linie Oschatz-Mügeln-Döbeln, welcher in seiner bisherigen vollspurigen Gestaltung von der Schmalspurbahn durchschnitten wird und deshalb zumeist dreischienig angelegt werden mußte; abgesehen von der Größenausdehnung stehen diese gemischtspurigen Gleis-, Weichen- und Kreuzungsanlagen, welche im 8. Hefte des „Civil-Ingenieurs" vom Jahre 1885 ausführlicher beschrieben sind, an Vielseitigkeit den auf den gemischtspurigen Bahnen Englands ausgeführten derartigen Konstruktionen durchaus nicht nach, sondern bieten gegen letztere noch manches Neue.

Die Ausrüstung der Stationsanlagen, deren Zahl in Rücksicht auf den lokalen Charakter der Schmalspurbahnen sehr zahlreich bemessen wurde — es entfällt durchschnittlich eine Ver-

---

bequemen Kleidung Revue passiren. Ja, würden die wohl heute mit uns tauschen, in einer Zeit, in der Alles fliegt, radelt, in welcher es an allen Ecken und über uns zischt, dampft und blitzt und wo man nach neuestem Rezept in „45 Tagen" um die Erde reisen kann? Wo sind jene Gestalten, die nicht mehr in die Welt passen würden, denen wir als Kinder so gern nachliefen, mit welchen wir allerhand Allotria trieben, sie dabei zur Zielscheibe unseres Spottes machend? Jene Gestalten, über welche man sich in früheren Zeiten stundenlang am Biertische unterhalten konnte, jene sonderbaren Käuze, die gestorben sind und die doch fortleben als ein Angebinde guter, alter Tage. Wie oft haben wir ihnen wohl bitteren Schmerz und Herzeleid bereitet, und doch besaßen auch sie ein mitfühlendes Herz, gleich ihren Mitmenschen, und ihre bemitleidenswerthe Lage entsprang zumeist Ursachen, die, wenn wir heute die Loupe ansetzen wollten, uns wohl tiefbeschämend eingestehen ließen, wie kleinlich wir gehandelt haben. — — —

„Maccarone, Signore! Maccarone!"

„Peppo, alter Freund! Was in aller Welt suchen Sie denn immer noch hier, finden Sie denn keine Ruhe? Der Zug ist doch schon längst über alle Berge, und ich glaubte Sie bereits in des Traumgotts Armen!" —

Es war wirklich Peppo, der Italiener. Und es war gut, daß er kam, denn mit dem Monologisiren im Großvaterstuhl wurde es ziemlich bedenklich, in meinen Ideengang verwickelten sich eine Menge kleinere Kobolde, die ein Vergnügen daran zu finden schienen, mich in süßen Schlaf zu lullen. Bald wäre ihnen dies gelungen — und es durfte doch nicht sein.

„Wollte nicht stören, durchaus nicht. Die Nacht ist aber so wunderbar schön", sprach der Alte, „es wartet auch Niemand auf mich. Ihnen, junger Mann, lacht morgen früh die Sonne aufs Neue, ich — du lieber Gott verzeihe — möchte sie lieber nicht mehr schauen. Das klingt recht frevelhaft, nicht wahr, aber es wäre recht gut für mich, könnte ich mich nun zur ewigen Ruhe betten. Der alte, morsche Körper will nicht mehr mitthun. Na, behüt' Sie der Allmächtige. Felice notte, Signore, felice notte!" —

„Gute Nacht, Peppo —, angenehme Ruhe!"

Hinter dem Fenster verschwand die Gestalt, gebückt — lebensmüde. Schlürfende Tritte bekundeten das hohe Alter und „daß der Körper nicht mehr mitthun wollte." Der Ruhelose, Glücklose, das Opfer einer wilden, glühenden Liebe! Mit sich und der Welt zerfallen, ist er die innere Unruhe selbst. Da geht Peppo, sinnend, grübelnd — die Arme fahren wieder in der Luft herum. Bald bleibt er stehen, bald fährt er wild auf. Ein Original vergangener Tage! . . . . .

Was bewegt das Innere des Italieners so mächtig? Träumt er sich zurück in seine Jugendzeit? Sieht er im sonnigen Lande der Orangen ein kleines Stationsgebäude, vor demselben stehend einen ergrauten Beamten — seinen Vater? Umfängt ihn im Geiste so sanft, so zärtlich liebend, der Mutter Arm — seiner Mutter beschützender Arm! Bemerkt er weiter vor seinem umflorten Blicke eine schlanke, zarte Mädchengestalt, wie sie ihm den Schwur der

Digitized by Google

kehrsstelle auf 2 Kilometer Bahnlänge — ist auf das nothwendigste Maß beschränkt. Bahnsteiganlagen sind nur in vereinzelten Fällen vorhanden, da die geringe Höhe der Wagentrittbretter — circa 35 Centimeter über Schienenoberkante — das Aus- und Einsteigen der Reisenden auch ohne Anschüttung der Bahnsteige gestattet. An Stellen mit lebhafterem Personenverkehre sind besondere, aus Holzwerk bestehende offene und bedeckte Warteräume, auf den größeren Verkehrsstellen mit Sitzen ausgestattete heizbare Wartezimmer eingerichtet. Für den Restaurationsbetrieb sorgt die Bahnverwaltung nicht. Für den Güterverkehr auf den Zwischenstationen genügt in der Regel ein Abstell-, ein Rückstoß- oder Ausweichegleis. Zur Bergung der Stückgüter dienen zumeist verschließbare große Oberkästen von ausrangirten bedeckten Güterwagen, welche auf Steinsockeln aufgestellt sind. Nur auf den Stationen mit lebhafterem Güterverkehre sind besondere Güterschuppen aus Fachwand mit eingebauten kleinen Expeditionen vorhanden. In der dem Anschlusse an die Hauptbahn entgegengesetzten Endstation sind je nach Bedarf größere oder kleinere Stationsgebäude mit Dienstwohnungen, Maschinenhäuser, Wasserstationen u. s. w. angelegt. Die Einfahrtsweichen und die nach dem Hauptgleise führenden Nebengleisweichen auf den Verkehrsstellen sind versperrbar eingerichtet.

Die Signaleinrichtungen beschränken sich auf eine Telegraphenanlage, neben welcher in einigen Fällen auch eine Telephonleitung besteht. (Fortsetzung folgt.)

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Das Eisenbahnunglück bei Hattingen ist am 10. v. Mts. Gegenstand der Verhandlung vor der Strafkammer in Essen gewesen. Die Angeklagten, Stations-Assistent Kelm, Weichensteller Stemman, Lokomotivführer Luhr und Hilfsbremser Karnitzky, waren beschuldigt, durch Dienstverletzung das am 25. März d. J. stattgehabte Eisenbahnunglück herbeigeführt zu haben. Bei demselben stießen, wie in Nr. 17 ds. Bls. ausführlich berichtet wurde, 2 Güterzüge zusammen, wodurch die Zugführer beider Züge getödtet, ein Lokomotivführer und Hilfsbremser schwer verletzt wurden, außerdem noch ein Materialschaden von ca. 50 000 Mk. entstand. Die Beweisaufnahme ergab Folgendes: Der mitangeklagte Stations-Assistent Kelm hatte soeben den fahrplanmäßigen Personenzug abgefertigt, hinter welchem kurz nach einander ein Güterzug einlaufen und ein anderer ausfahren sollte. K. bemerkte unterhalb der Brücke zu dieser Zeit einen Zug in der Einfahrtrichtung stehen und glaubte, daß dies der bereits eingefahrene Güterzug sei, während es in Wirklichkeit nur ein Rangirzug war. Daraufhin ließ er das Einfahrtssignal streichen und das Ausfahrtssignal für den zweiten Zug geben, wodurch auf der eingleisigen Strecke der Zusammenstoß erfolgte. Das Gericht verurtheilte in Anbetracht dessen, daß K. sonst, nach Aussagen der Vorgesetzten, ein pflichttreuer und zuverlässiger Beamter war, denselben zu 4 Monaten Gefängniß, den Weichensteller Stemman zu 1 Monat, die beiden anderen Angeklagten wurden, da ihnen keine Schuld zur Last gelegt werden konnte, freigesprochen.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Baden. (Eingesandt.) Nicht mehr lange währt es und unser allverehrter Landesvater Großherzog Karl Friedrich feiert seinen 70. Geburtstag. Im ganzen Lande, von den Ufern des Mains bis zu den Gestaden des Bodensees, rüstet sich ein treues Volk, diesen hohen Festtag seines allgeliebten Landesfürsten in festlichster Weise zu begehen. Während nun für die Beamten anderer Verwaltungszweige Badens der Geburtstag des Landesherrn von jeher ein Feiertag war, an dem die Bureaus geschlossen wurden, ist dieses, von wenigen Ausnahmen abgesehen, für den Eisenbahnbeamtenstand bisher nicht der Fall gewesen, indem die Angehörigen desselben auch an diesem Tage bis zur späten Stunde an den Dienst gebunden waren. Es läßt sich ja nicht verkennen, daß hierfür bei der Eisenbahnverwaltung besondere Verhältnisse vorliegen, die sich nicht ohne Weiteres beseitigen lassen; immerhin aber ließe es sich ermöglichen, daß an diesem Tage sowie am Geburtstage Sr. Majestät des deutschen Kaisers an allen Bezirksstellen der Eisenbahn-Verwaltung einer größeren Anzahl von Beamten frei gegeben würde, damit denselben Gelegenheit geboten wäre, sich am allgemeinen Kirchgang sowie an den sonstigen öffentlichen Veranstaltungen zu betheiligen.

Nachdem unseres Wissens nach im Jahre 1894 der Hauptvorstand des badischen Landesvereins diese Angelegenheit zur Kenntniß des Herrn Generaldirektors Eisenlohr gebracht hatte und seitens dieses hohen Herrn das bereitwilligste Entgegenkommen fand, indem derselbe versprach, den Vorständen der Bezirksstellen entsprechende Weisungen zukommen zu lassen, mußte es doch Befremdung erregen, daß dieser Willensäußerung des höchsten Beamten der badischen Eisenbahnverwaltung keine Folge gegeben wurde. Wir geben uns jedoch der festen Zuversicht hin, daß der 70. Geburtstag unseres verehrten Großherzogs auch hierin Wandel bringen wird und daß an diesem Tage es recht vielen Eisenbahnbeamten vergönnt sein möge, ohne nur von ferne den Festlichkeiten zuschauen zu dürfen, einzustimmen in: „Heil unserem Großherzog!" X.

Vereinswesen.

Ueber den bevorstehenden 6. Verbandstag Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine schreibt das Organ des Bayrischen Verkehrs-Beamtenvereins, die „Bayrischen Verkehrs-Blätter", wie folgt: In den Tagen vom 6.—9. August findet der 6. Verbandstag in Berlin statt. Der Bezirksvorstand Berlin des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover wird den Theilnehmern, wie dem Aufruf zu entnehmen, ein freudiges und herzliches Willkommen bieten und bestrebt sein, den Festgästen genußreiche Tage zu bereiten. Das vorläufige Programm für die Festtage lautet im Entwurf: Donnerstag, 6. August, Empfang der Delegirten, Abends Konzert. Freitag, 7. August, 9—1 Uhr Berathung, gemeinschaftliches Mittagessen, Besuch der Gewerbe-Ausstellung. Samstag, 8. August, 9—1 Uhr Berathung, gemeinschaftliches Mittagessen, Besichtigung der Sehenswürdigkeiten, 8—11 Uhr Abends Festkommers, dann Ball. Sonntag, 9. August, Fahrt nach Spandau, von da mit Extra-Dampfer durch die Havelseen nach Potsdam. Besichtigung von Sanssouci. Mittagmahl. Abschiedsfeier mit Ball in Potsdam. Mögen die Berathungen dieser Tage der hochansehnlichen Vereinigung der deutsch-österreichischen Berufsgenossen zum segensreichen Nutzen gereichen und dem 6. Verbandstag in seinem ernsten und seinem

---

Treue leistet — eine Siebzehnjährige, anzuschauen wie der Frühling selbst, die schweren, goldenen Zöpfe schimmernd wie Demanten? Beide voll des Glücksgefühls der Kindheit, er und sie jubelnd und sich umschlungen haltend, als könne sie nichts in der Welt trennen, könne sich nichts Schöners ihnen bieten? Peppo nickt still, verklärt lächelnd. Die müden, geränderten Augen leuchten auf im Jugendfeuer — er greift etwas Großes, Herrliches, Heiliges — es strecken sich ihm zwei kleine, schmale Hände entgegen, halb unbewußt will er sie fassen — — da, ein leiser Schrei — ein Ringen und Kämpfen! Will denn die dämonische Gestalt nicht weichen, dieser sieche, kranke, übersättigte Mann, dieser Vampyr, der sein Kleinod an sich reißt? . . . . . .

Dann weiter zeigt das Nebelbild ihm einen um die Existenz kämpfenden, ruhelosen Wanderer. Vorzeitig gealtert durch überkommene Krankheit, von Ost nach West, von Nord nach Süd streifend, lächelt demselben nirgends das Glück. Der menschenscheue, sieche Mann wird erbarmungslos von Haus und Hof vertrieben, es ahnt doch Niemand den seelischen Schmerz des Unglücklichen! Und währenddem legen sie im Heimathland kurz hintereinander ein Elternpaar in den schmucklosen Todtenschrein — beider Herz ist gebrochen, des einzigen Kindes halber. Und eine kurze Spanne Zeit weiter tragen sie abermals ein junges, frühverwelktes Weib auf den Friedhof des kleinen Städtchens — nur wenige Leute geben das letzte Geleit, lauter fremde Gesichter umstehen die Bahre, klang- und sanglos läßt man sie hinunter — sie, die Selbstmörderin! An gebrochenem Herzen ist auch sie gestorben, so meinen die Leute. Und was sagen sie noch? Nun, daß der Gatte der Lebensmüden im schönen Venedig in den Armen übermüthiger, koketter Sirenegenstalten gar nicht weiß, daß Daheim die Gutsherrin — die schöne Marga — ausgerungen . . . .

— — — — — —

Nach der Stadt hinein schwankt der alte Peppo. So schwankt er alle Abende heim — denn dies Bild zaubert die Erinnerung täglich, stündlich vor seine Seele. Es begleitet ihn seit einem Menschenalter . . . . .

Armer, alter Peppo! Jetzt ruht er seit einigen Jahren im Gottesacker einer vogtländischen Stadt — entrückt allen Sorgen und Mühen eines irdischen Daseins.

Tempi passati!

Vermischtes.

Militär-Telegraphenwesen. Außer den Versuchen mit einem abgeänderten Telegraphensystem wird bei den diesjährigen Kaisermanövern auch eine besonders ausgedehnte Verwendung des Kavallerie-Telegraphen stattfinden. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Lösung der außerordentlich wichtigen Frage, wie die Verbindung zwischen den der Armee zur strategischen Aufklärung vorausgehenden Kavallerie-Divisionen und dem Armee-Oberkommando hergestellt und unterhalten werden kann.

Digitized by Google

fröhlichen Theile der gleich glückliche und vollbefriedigende Verlauf beschieden sein, wie seinen Vorgängern. Ein herzliches Glückauf nach Berlin! Wir freuen uns aufrichtig der herzlichen Sympathien, welche hier durch unser bayrisches Schwesterorgan und somit auch durch den von ihm vertretenen Bruderverein für den Verband zu beredtem Ausdruck kommen. Leider werden wir wohl auch diesmal kaum erwarten dürfen, daß Vertreter des Bayrischen V. V.'s an dem Verbandstage Theil nehmen und den Anschluß an den Verband verkünden oder ihn in Aussicht stellen werden. Ob noch immer innere Gründe dagegen sprechen? Wir wünschen es nicht, hoffen aber um so mehr, daß es nur erneuter Anregung bedarf, um den Anschluß herbeizuführen. —

Vermischtes.

Der Nationalitätenstreit in Böhmen macht sich auch im Eisenbahnwesen geltend. Der Czeche Sokol interpellirte im Abgeordnetenhause den Eisenbahnminister wegen mangelhafter Kenntniß der böhmischen Sprache seitens der Bediensteten der Dux-Bodenbacher Bahn; der Abgeordnete Kaiser that dagegen das Gleiche wegen Ausgabe von nur böhmischen Fahrkarten in rein deutschen Gebieten und wegen Anbringens doppelsprachiger Fahrplanplakate in rein deutschen Stationen. Wohl durch nichts fällt überhaupt der Sprachenkampf im Böhmerland mehr auf als durch eine Eisenbahnfahrt durch dasselbe. Hat man die sächsische Grenze überschritten, so wird dem Fremden die mit aller Konsequenz durchgeführte Doppelsprachigkeit vor Augen geführt. Ueberall, wo er vorher nur deutsche Aufschriften fand, stößt er nunmehr auch auf slavische. Das Farben- und Firmenschreibergeschäft hat dadurch sicherlich gewonnen, denn auf jeder Station glänzt neben dem deutschen auch der czechische Name und sind die verschiedenen Abfertigungsstellen bis auf den Abort und das Pissoir doppelsprachig bezeichnet; die „Güter-Abfertigung" heißt nun auch skladiste nakladu, „für Herren" pro pany, „für Damen" pro damy. Und in den Wagen ist das „Nothsignal" mit signal na poplu, „kalt" mit studeno, „Heizung" mit topeni, „warm" mit teplo, „Warnung" mit Vystraha bezeichnet, merkwürdig genug steht aber „Waschwasser" nur deutsch angeschrieben. U. E. ist es eine große Benachtheiligung des Verkehrswesens, daß die Eisenbahn-Verwaltungen dem Drängen nach Einführung des Doppelsprachigen nachgegeben haben. So gut die Handelssprache der Czechen wie der Magyaren die deutsche ist und bleiben wird, weil jene verhältnißmäßig kleinen Nationalitäten sehr wohl wissen, daß Niemand ihnen zu Liebe außerhalb des Landes ihre Sprache lernt, und so gut die Militärsprache immer die deutsche wird bleiben müssen, so gut konnte und durfte auch die Sprache im Verkehrswesen die deutsche bleiben, denn so viel wird sich doch selbst der Stockczeche sagen müssen, daß es unabweisbare Nothwendigkeit für sein wirthschaftliches Fortkommen ist, wenigstens über so viel Deutsch zu verfügen, als nothwendig ist, um in der Welt vorwärts zu kommen. Insofern ist aber die deutsche Sprache im Militär und im Handelswesen geradezu ein erziehlicher Umstand, und ebenso könnte und sollte es im Verkehrswesen der Fall sein. Mit der Zeit wird die Einsicht hierfür wohl auch wiederkommen. — —l.—

Elektrische Riesenlokomotive. Um die lästige Rauchentwickelung der gewöhnlichen Dampflokomotiven bei der Beförderung von Zügen durch Tunnels zu verhindern, verwendet die Baltimore and Ohio Railroad Company auf der gegen Norden führenden Strecke der Bahn, die bei gleichzeitiger Steigung von mehreren Tunnels unterbrochen wird, eine elektrische Lokomotive von großen Dimensionen, die der auf Halbdampf gestellten Zugmaschine vorgespannt wird. Das Gewicht dieser Riesenlokomotive beträgt 96 Tons (mehr als das Doppelte der gewöhnlichen Maschinen), die Länge fast 11 Meter und die Höhe von den Schienen bis zum höchsten Punkt des Führerhauses $4^1/_2$ Meter. Sie enthält 2 Truckgestelle im vorderen Theil und 8 Triebräder. Die vorhandenen 4 elektrischen Motoren — 2 auf jedem Truckgestelle — entwickeln je 360 Pferdekräfte und 900 Ampéres. Der elektrische Mechanismus liefert die Beleuchtung des Führerhauses und der Signallampen durch Glühlichter, sowie die komprimirte Luft für die Bremsen und die Signalpfeife. Der Betrieb dieser und der sonstigen Nebenapparate (Kontrolapparate, automatischer Stromunterbrecher u. s. w.) erfolgt mittels einer mit oscillirendem Cylinder konstruirten elektrischen Luftpumpe. Die Stromleitung zu den Motoren ist außerhalb der Tunnels auf senkrechten Säulen montirt, im Innern durch Verankerungen am Scheitel des Gewölbes befestigt. Die Kontakte mit den Konduktoren werden durch Schlitten in Form von Schuhen aus Bronze hergestellt, während die Zuleitung des Stromes selbst zu den Kummulatoren durch Kabel, die mit den Schlitten verbunden sind, geschieht. Die Konduktoren werden von Porzellanisolatoren getragen, die in konischer Form gehalten und auf Rahmen montirt sind. — Die Lokomotive ist im Stande, täglich nahezu 100 Züge zu befördern. Die Geschwindigkeit der mit dieser Maschine beförderten Personenzüge, welche ein Gewicht von etwa 500 Tons haben, beträgt 60 Kilometer, die von Lastzügen bis zu 1000 Tons und mehr ungefähr 30 Kilometer in der Stunde. (Schweiz. E.-Z.)

Der Kabelkönig, Sir John Pender, der Anfang d. Mts. in London im Alter von 80 Jahren gestorben ist, stammte, wie so mancher der erfolgreichsten Männer des britischen Reiches, aus Schottland. Sir John hatte sich als Kaufmann in Glasgow und Manchester ein großes Vermögen erworben, bevor er an das große Unternehmen, mit dem sein Name immer verknüpft bleiben wird, — die Legung einer unterseeischen Telegraphenleitung zwischen England und Amerika — heranging. Als der Amerikaner Cyrus W. Field Mitte der fünfziger Jahre zuerst für das Projekt eines unterseeischen Kabels eintrat und zuerst mit seinem Plane überall verspottet wurde, war Pender eine von den 345 Personen, die genug Glauben in das Unternehmen hatten, um je 20000 Mk. beizusteuern; und als später der Bruch des ersten Kabels und anderes Mißgeschick das Vertrauen des Publikums au's Schwerste erschüttert hatte, leistete Pender persönliche Bürgschaft für 50 Millionen Mark, damit das Unternehmen nicht aufgegeben werden mußte. Kaum war der Erfolg des atlantischen Kabels im Jahre 1865 gesichert, als sich Sir John auch schon an die Entwickelung und Ausführung eines Weltsystems unterseeischer Kabel machte, und bereits 1882 konnte er mittheilen, daß 66000 englische Meilen unterseeische Kabel existiren, getragen von einem Kapital von 500 Millionen Mark. Seitdem ist das Kapital der verschiedenen Kabelgesellschaften auf 820 Millionen Mark gestiegen; die Gesellschaften allein, denen Sir John Pender noch in den letzten Jahren präsidirte, repräsentiren ein Kapital von 300 Millionen. Sir John Pender saß längere Zeit im Parlament und wurde während seines Lebens mit Auszeichnungen jeder Art überhäuft.

Post-Motorwagen sind die neueste Errungenschaft der schnell fortschreitenden Kultur. So schwer in den meisten Fällen derartige Neuerungen vom Staate oder den betheiligten Gesellschaften eingeführt werden, ist doch der erste Betrieb mit Freuden zu begrüßen, da sich annehmen läßt, daß bald Nachfolger kommen werden. Der Direktor der öffentlichen Arbeiten in Colombo, der Hauptstadt der Insel — Ceylon, wurde vom Gouvernement der Insel beauftragt, eine Anzahl Gasmotor-Wagen, System Daimler, zu beschaffen, um die Postbeutel und -Packete von den einzelnen Postämtern schneller zum Hauptpostamt und von diesem zum Bahnhof schaffen zu können. Die Entfernung, welche die neuen Post-Motor-Wagen zu durchlaufen haben, beträgt nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz 32 Kilometer und sollen die Kosten 60 Proz. derjenigen betragen, die bisher zum Betriebe mit Pferden aufzuwenden waren. Es werden sich sonach bei billigerem Betriebe größere Geschwindigkeiten und öftere Fahrten machen lassen, da der Motor, abgesehen von etwaigen Reparaturen, vor dem Pferde den Vorzug hat, daß er unermüdlich arbeitet, während die Dauerleistung eines Pferdes sehr beschränkt ist.

Geschwindigkeit der Elektrizität. In letzter Zeit sind verschiedene Versuche gemacht, um festzustellen, welche Strecken die Elektrizität in sehr kurzer Zeit zurückzulegen im Stande ist, wobei es sich selbstredend um Depeschen bezw. nur um Aufgabe von Zeichen handelt. Zu diesen Versuchen wurde nach einer Mittheilung des Patent-Bureau von B. Reichhold in Berlin N. W. die submarine Kabellinie von Montreal in Canada nach Waterville in Irland benutzt. Die Landleitung von Montreal nach Causain Neuschottland wurde durch den Uebermittler mit Waterville verbunden, so daß die Zeichen von Montrel an Waterville und zurück liefen, also zweimal den atlantischen Ozean durchquerten. Ein mit dem Sender und Empfänger verbundener Chronometer maß die Zeit. Aus 100 gesendeten Zeichen ergab sich als Mittel, daß zur Versendung eines Zeichens durch den Ozean und zurück — auf eine Entfernung von 12800 Kilometer — wenig über eine Sekunde genau (1,05 Sekunde) erforderlich waren.

Telegraphischer Schiffsverkehr. Ein junger Unteroffizier in der dänischen Marine, P. Sörensen, hat einen telegraphischen Apparat hergestellt, mittels dessen man sich ohne direkte Leitung vom Lande aus mit einem vor Anker liegenden Schiffe in Verbindung setzen kann. Die Versuche haben ein so günstiges Ergebniß gehabt, daß das Ministerium der inneren Angelegenheiten dem Erfinder eine größere Summe zur Anlage einer solchen telegraphischen Verbindung zwischen der Rettungsstation Tybarön an der Westküste Jütlands und dem Ankerplatze des dort stationirten Dampfers „Westküste" überwiesen hat. Auch zwischen zwei Schiffen auf offener See kann nach demselben System telegraphisch-tele-

Digitized by Google

phonische Verbindung zu Stande gebracht werden. Der junge Erfinder, der sich Jahre lang mit diesen Versuchen beschäftigt hat, hat keine besondere Ausbildung genossen.

Ein Hoch der Kollegialität! Als Erinnerung an die Zusammenkunft der Verkehrs-Beamten am Bodensee am 21. v. Mts. seien noch folgende Verse von Herrn Frech-Lindau mitgetheilt:

Aus Baden, Württemberg und Bayern,
Aus Oestreich, aus der schönen Schweiz,
Kamt ihr heut' her, um hier zu feiern
Ein Fest von wunderbarem Reiz.
Wo des Verkehres schöne Zeichen
Im trauten Kreise froh vereint,
Da muß ja aller Unmuth weichen,
Und Jeder nennt den Andern Freund!
Ob er nun zu dem Flügelrade,
Ob er auch zu dem Posthorn schwört,
Ob er an weitgespanntem Drahte
Der Menschen Leid und Freuden hört,
Ob er auf Bodenseewellen
Die Schiffe leitet stolz und hehr,
Es fühlt die Brust ein Jeder schwellen
Bei der Devise: Der Verkehr!
Er führte uns auch hier zusammen,
Die wir in seinem Dienste steh'n,
Und der Begeist'rung hehre Flammen
Läßt uns're Liebe zu ihm seh'n.
Wenn wir d'rum heut' im Freundeskreise
Die Bande, die das schwäb'sche Meer
Um uns geschlungen, froher Weise
Erneut, im Dienste des Verkehrs,
Dann laßt den Sinn auch hoch uns ehren,
Der uns beseelet früh und spät:
Auf sie laßt uns die Gläser leeren,
Auf wahre Kollegialität!

Literarisches.

Unter dem Titel „**Internationale Reisekarte von Europa**" ist von dem Vorsteher des Kursbureaus des Reichs-Postamts, Geh. Rechnungsrath W. Schulze in Berlin, ein eigenartiges Hilfsmittel beim Gebrauch der amtlichen Kurs- und Fahrplanbücher herausgegeben, welches bei Reisen auf weitere Entfernungen und bei Reisen nach Orten, welche auf verschiedenen Wegen erreicht werden können, das Aufsuchen der passendsten Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen zwischen den Hauptverkehrsorten von Europa wesentlich zu erleichtern bestimmt ist. Ein Blick auf die äußerlich durch klare und übersichtliche Anordnung des umfangreichen, schwer zu bearbeitenden Stoffes ansprechende Karte läßt erkennen, daß dieselbe für den angegebenen Zweck durchaus geeignet ist. Verbindungslinien zwischen den verschiedenen Orten machen ersichtlich, welche besten Eisenbahnzüge verkehren und welche Klassen sie führen, sowie zwischen welchen Orten Dampfschiffverbindungen bestehen, indem immer durch eine Linie eine Verbindung hin und zurück dargestellt ist. Die Zeitangaben für die eine Richtung erscheinen in schrägen, auf den Linien stehenden Zahlen, für die andere Richtung in senkrecht unter den Linien stehenden Zahlen. Bei den Hauptverkehrsorten ist die Durchführung und die Abzweigung der Züge in geschickter Weise zur Anschauung gebracht, und bei ganz großen Orten (Berlin, Wien, Budapest, London, Paris) sind auch die betreffenden Bahnhöfe näher bezeichnet. Dem Reisenden steht ohne langes zeitraubendes Nachschlagen in den Kursbüchern das Bild der sich darbietenden Wege mit den wichtigeren Zwischenorten vor Augen, er liest die für ihn in Betracht kommenden Zeitangaben einfach gleich von der Karte ab und wird in vielen Fällen nicht erst nöthig haben, die Kursbücher einzusehen. Die neue Karte wird daher dem reisenden Publikum unzweifelhaft in hohem Grade willkommen erscheinen. Für Geschäftskreisende, sowie für Reise-Bureaus, Auskunftsstellen und Hotels wird sie sich geradezu als unentbehrlich erweisen. — Da die besseren Eisenbahn- und Schiffsverbindungen, die in der Karte dargestellt sind, von der Post in der Regel zur Briefbeförderung benutzt werden, so kann das Werk neben seinem eigentlichen Zweck auch zur schnellen Berechnung der Beförderungsdauer und der Ankunftszeit von Briefen nach allen wichtigeren Orten Deutschlands und nach den Hauptverkehrsorten des übrigen Europa benutzt werden. Aus diesem Grunde wird dasselbe auch bei dem korrespondirenden Publikum Verbreitung finden und in den Komtoirs der Handlungshäuser, wie in den Arbeitszimmern von Privaten einen dauernden Platz erhalten. — Die Karte ist im Verlage von Reinhold Kühn in Berlin W., Leipziger Straße 115/116, erschienen und im Wege des Buchhandels zum Preise von Mk. 1,50 zu beziehen.

Briefkasten.

St. in P. Daß von den Eisenbahn-Verwaltungen ganz besonders die Stolze'sche Stenographie gefördert wird, davon ist uns nichts bekannt; die Gabelsberger'sche wird ihr mindestens gleichgeachtet, wenn nicht wegen ihrer größeren Verbreitung bevorzugt. — **-h-, Hessische Ludwigsbahn.** Ein besonderer Artikel in Betreff der Verstaatlichung findet voraussichtlich in nächster Nummer Raum. Dank und Gruß! — **D. Main-Neckarbahn.** Die stattliche Festschrift zum Jubiläum des 50jähr. Bestehens der M.-N.-B. liegt uns vor und soll in nächster Nummer besprochen werden. — **H. in S.** Wir stehen mit Ihnen vor einem Räthsel, das sich aber hoffentlich in Wohlgefallen auflösen wird. Vor der Hand wird es gut sein, abzuwarten, was weiter geschieht; denn unmöglich kann daran gedacht werden, einen vereinzelten Fall ohne Weiteres auf das Allgemeine zu übertragen. — **H. in K.** Auf frohes Wiedersehen in Berlin! Hoffentlich folgen Ihrem Aufrufe recht viele Kollegen aus Nah und Fern. Der Wiener Gesangverein der österreichischen Eisenbahn-Beamten kann leider deshalb nicht nach Berlin kommen, weil zu viele seiner Mitglieder durch die Reise- und die eigene Urlaubszeit abgehalten sind. — **W. 100.** 1) Ob betr. Herr Bau- und Betriebs-Inspektor sich noch im Eisenbahndienst befindet, ist uns leider nicht bekannt. Im Personal-Verzeichniß ist er nicht mit genannt. 2) Die Beiträge senden Sie an die Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins, Hannover, Kesselstraße 31I, ein. 3) Wegen „Stellentausch" erreichen Sie das Gewünschte am ehesten durch eine Anzeige im Inseratentheil.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Lebensversicherungs- und Ersparniß-Bank in Stuttgart. Soeben ist der 41. Rechenschaftsbericht der Bank erschienen. Er weist außerordentlich günstige Gesammtergebnisse auf. Der Zugang an Versich rungsanträgen ist gegen das Vorjahr noch um 3,9 Millionen, nämlich auf 52 Millionen Mark gesteigert worden. Neue Policen wurden ausgestellt über 42,4 Millionen Mark und der reine Zuwachs betrug 30.1 Mill. Mark. Der Gesammtversicherungsstand ist bis Ende 1895 auf 79 634 Policen über 446,4 Mill. Mark Versicherungskapital angewachsen. Vorstehende Zahlen umfassen die beiden Geschäftszweige der Bank, die eigentliche Lebensv.rsicherung und die Altersversicherung. In der eigentlichen Lebensversicherung beliefen sich die neuausgestellten Policen auf über rund 39,9 Millionen und der R.inzuwachs über 28,6 Millionen Mark; mit diesem Zugang hat die Bank alle anderen Lebensversicherungsanstalten nicht nur Deutschlands, sondern des europäischen Festlandes überhaupt übertroffen. Der Bankfonds ist um 9,4 Millionen auf 124,9 Millionen Mark gestiegen, darunter befinden sich einschließlich der allgemeinen Reserve von 3 Millionen Extrareserven von 20,2 Millionen Mark. Der Jahresüberschuß ist der höchste, den die Bank seit Bestehen erzielt hat, nämlich Mark 4 526 641. Wäre der Zins nicht im Vorjahre wesentlich zurückgegangen, so hätte das finanzielle Resultat noch günstiger ausfallen müssen. Der Verwaltungskostensatz ist von 5,97 Prozent der Jahreseinnahme im Vorjahre auf 5,81 Prozent im Berichtsjahre zurückgegangen. Als Dividende kommen in 1896 Mark 3 190 996 zur Vertheilung an die Versicherten.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Hauptagentur **A. Kagelmann in Gotha** bei. Wir machen unsere Leser auf diesen Prospekt aufmerksam.

Die in diesem Blatte insertirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Vorkursus: October. **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.
Bauhandwerker, sowie **Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.**
Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Bestellungen auf die vorzügliche kartographische Darstellung der
Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen
nebst vollständigem Verzeichniß der Stationen und Haltestellen
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**
vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).
Leipzig, Dörrienstraße 3.
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Ahr-Rotweine
empfehlen garant rein pr. Ltr. v 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Diätist
auf einer Gebirgsstation im Oberinspekt.-Bez. Dresden A wünscht mit einem Kollegen in Dresden A zu tauschen. Werthe Offerten bitte man unter F. L. in der Expedition d. Bl. niederzulegen.

Garantirt 1893er reinen
70, 80 Pf. à Liter
80, 90, 100 Pf. à Flasche
J. Gänz, Ober-Postassist.
Bingerbrück a. Rhein.
Rheinwein.

Jahrgeld-Kassirer
auf mittelgroßer, sehr schöner Station wünscht mit Kollegen in größ. Stadt mit Realgymnasium zu tauschen. Umzugskosten ꝛc. würden vergütet. Werthe Off. unter A. G. 30 an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.
Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.
Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.

Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse:
Paul Marcuse, Breslau.

Pianinos
von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Kautionen
für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, dass sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.
Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Stein-Nickel-Blende versehen.
à Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.
Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung 10 Jahre Garantie!

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

SANITÄTS PFEIFE
Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1, an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Pfg. 0,60; 0,75, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabak p/Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Wertin, Köln.**

Inhalt: Zum 50jährigen Jubiläum des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Vereinswesen. — Vermischtes. — Feuilleton: „Peppo". — Briefkasten. — Literarisches. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.
Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Digitized by Google

Zu Nr. 30. Leipzig, den 23. Juli 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Einladung

zu dem

vom 6. bis 9. August 1896 in Berlin stattfindenden

VI. Verbandstage

des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

„Deutsche Brüder, legt zum Bunde Hand in Hand nach deutscher Art,
Stehet um das Bundeszeichen, fest zu Schutz und Trutz geschaart."

So nahen sie heran die herrlichen Tage, die wieder einmal die Jünger des rollenden Flügelrades vereinigen sollen. Vom wogenschäumenden Nordmeer bis zu des Südens Alpengrat, von der Weichsel bis zu den Vogesen rüsten sich die Kollegen, um, zum ersten Male auf preußischem Boden, dort in der historischen Mark die Hand von Neuem zum treuen Bunde zusammenzulegen.

Welch' herrliches Erringen!

So weit die deutsche Zunge klingt, sind die Brüder des Verbandes vertreten, ein geheimnißvolles Band knüpft sie unauflöslich aneinander. Wie die Schienen uns verbinden, ohne eine Grenze zu markiren, so laßt uns eisern verbunden sein zu gemeinsamer Arbeit, zum gemeinsamen Streben, zu gemeinschaftlichen hohen Zielen.

Es ist uns eine unschätzbare Ehre zu Theil geworden, die Berufsgenossen nicht nur des engeren Vaterlandes, sondern auch der übrigen deutschen und österreichischen Gaue gastlich zu empfangen, und so senden wir allen Berufsgenossen vom Flügelrad unsere herzlichste, aufrichtigste Einladung mit der Devise

„Auf nach Berlin!"

Zögere Niemand, entschließe sich Jeder und eile zu uns, echt brüderliche Herzen, aufrichtige Gesinnung und rechte Kollegialität werden Ihnen entgegengebracht. Auch Ihre Angehörigen sind uns herzlich willkommen.

Mit herzlich kollegialem Gruße

Der Bezirks-Vorstand Berlin
des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover.

Scharr, Stat.-Assist. Vorsitzender. — Fracke, Stat.-Assist. Schriftführer. — Tornau, Stat.-Assist. Schatzmeister.

Bethke, Stat.-Verw. stellv. Vorsitzender. — Fuhrmann, Stat.-Diät. stellv. Schriftführer. — Müller, Stat.-Assist. stellv. Schatzmeister.

Die Beisitzer

Thiele, Stat.-Vorst. — Hinzmann, Güter-Exp. — Lange, Betr.-Sekr. — Schurdel, Rangirmeister. — Gnaedig, Zugführer.

Programm.

Donnerstag, den 6. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 4 Uhr Nachmittags ab Empfang der eingetroffenen Delegirten und Gäste.

Abends Konzert. Gemüthliches Beisammensein.

Kosten des Tages mit Logis etwa 3,10 Mk. Festkarte einschließlich Dampferfahrt nach Potsdam 2,50 Mk.

Freitag, den 7. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

Von 9—1 Uhr Verhandlung.
„ 1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.
„ 2 „ Abfahrt mit der Stadtbahn durch die Stadt nach der Gewerbe-Ausstellung.
„ 8 „ Zusammentreffen daselbst in einem noch zu bestimmenden Saale.

Die Angehörigen und diejenigen Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht theilnehmen, werden bereits Vormittags nach der Gewerbe-Ausstellung geleitet.

Kosten des Tages mit Logis etwa 7,40 Mk.

Sonnabend, den 8. August 1896. (Viktoria-Säle, Leipzigerstr. 134.)

9—1 Uhr Verhandlung.
1—2 „ gemeinschaftliches Mittagsessen.

Von 2 „ ab Besichtigung der Sehenswürdigkeiten von Berlin. 1. Abtheilung: Leipziger Platz, Thiergarten, Siegesallee, Brandenburger Thor, Siegessäule, Reichstagsgebäude, Königsplatz, Generalstabsgebäude, Marine-Panorama, Stadtbahn bis Alexanderplatz, Berolina, Zentral-Markthalle, Sedan-Panorama, Rathhaus, Kurfürstenbrücke, Begasbrunnen, Königl. Schloß, dem Lustgarten, Nationalgallerie, Zeughaus, Schloß des hochs. Kaisers Wilhelm I. und Kaisers Friedrich III., Universität, Denkmal Friedrich des Großen, Unter den Linden, Passage-Panoptikum, die Ministerien und zur Philharmonie.

2. Abtheilung: denselben Rundgang umgekehrt.

8—11 Uhr Abends Fest-Kommers in der Philharmonie. Von 11 Uhr ab Ball daselbst.

Für die Angehörigen und Kollegen, welche an den Verhandlungen nicht Theil nehmen, von 9 Uhr Vormittags ab Rundfahrt durch die Stadt.

1. Omnibus: Abfahrt 9 Uhr von den Viktoria-Sälen, Leipzigerplatz, Museum für Völkerkunde, Anhalter Bahnhof, Viktoria-Park, Wasserfall, Denkmal, Belle-Allianceplatz, Denkmal, Friedrichstraße, Kgl. Schauspielhaus, Reichsbank, Mühlendamm, Rathhaus, Besteigung des Rathhausthurmes, Schloß Monbijou, Hochschulen, Moabit, Kriminalgericht, Schloß Bellevue, an den Zelten, Thiergarten.

2. Omnibus dieselbe Tour umgekehrt.

Kosten des Tages mit Logis etwa 9,60 Mk.

Sonntag, den 9. August 1896.

9 Uhr Vorm. Versammlung am Lehrter Hauptbahnhof. Fahrt nach Spandau, ab da mit Extradampfer durch die herrlichen Havelseen nach Potsdam. Landung bei Schloß Neubabelsberg—Glienicke. Begrüßung durch den Bezirks-Verein Potsdam. Spaziergang durch den „Neuen Garten", Marmorpalais nach Café Sanssouci. Gemeinschaftliches Mittagsmahl daselbst. Hierauf Besichtigung des Parks von Sanssouci, Schloß Sanssouci, historische Windmühle, Neues Palais, Friedenskirche, Besuch des Mausoleums Sr. hochseligen Majestät des Kaisers Friedrich, Besichtigung von Potsdam, Lustgarten, Stadtschloß und zurück nach Café Sanssouci. Daselbst Abschiedsfeier mit Ball. Rückfahrt mit Sonderzug.

Kosten mit Logis etwa 9,70 Mk.

Da die Hotels infolge des starken Fremdenverkehrs sehr hohe Logispreise verlangen, werden die fremden Kollegen in bürgerlichen Logis untergebracht und ist es sehr zu empfehlen, daß sich mehrere Personen zur Benutzung eines Zimmers zusammenthun, etwa 2—4 Personen. Der Preis des Bettes mit Kaffee stellt sich auf etwa 1,50 Mark, welche in obige Ausgaben eingerechnet sind.

Es ist sehr erwünscht, daß die Anmeldung auf Logis sobald als nur möglich erfolgt.

Die Konzert- und Ballmusik wird von der Kapelle des I. Garde-Regiments — der Lieblingskapelle Sr. Majestät des Kaisers — ausgeführt, welche zu Ehren der fremden Kollegen die Fanfaren-Musik zum Vortrag bringen wird. Die Wohnungen der Herren Kollegen, welche bis zum Montag, den 27. Juli cr. bei uns bestellt sind, werden am Donnerstag, den 30. Juli cr. in den Verkehrs-Blättern bekannt gegeben, um Jedermann in die Lage zu versetzen, seine Familie hierüber zu informiren und bei etwaigem späteren Eintreffen selbst seine Wohnung aufzusuchen.

Die Angabe der Zeit und des Bahnhofs des Eintreffens ist uns erwünscht.

Wir unterlassen es nicht, „alle" Berufsgenossen darauf aufmerksam zu machen, daß gerade die zur Zeit hierselbst statt-

Digitized by Google

findende Gewerbe-Ausstellung ein solch' reichen Schatz des Sehenswerthen und Belehrenden in sich birgt, daß es neben den geplanten Festlichkeiten auf Grund eines gut durchdachten Planes möglich ist, die Vortheile der Ausstellung zu genießen und außerdem Berlin mit seinen unzähligen herrlichen Sehenswürdigkeiten zu bewundern, ohne die eigene Kasse zu sehr zu belasten. Folgen Sie unserer Einladung! Der VI. Verbandstag wird Ihnen unvergeßlich bleiben.

Alle Anmeldungen, Anfragen pp. bitten wir an unseren Bezirks-Vorsitzenden Herrn Stations-Assistent Scharr, SW., Möckernstraße 82, zu richten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Herbesthal.

Die heute im „Hotel Herren" abgehaltene Vierteljahrs-Versammlung war von 20 Mitgliedern besucht. Punkt 1 der Tagesordnung, „Einladung des hiesigen Kriegervereins zu dessen, in der Folge abzuhaltenden Festlichkeiten", wurde durch dankende Kenntnißnahme erledigt. Punkt 2: „Kurzgefaßte Mittheilungen aus dem Jahresbericht des D. E.-B.-V. Hannover" wurde durch den Vorsitzenden erledigt. Zu Punkt 3: „Berathung über das in diesem Jahre abzuhaltende Stiftungsfest" wurde beschlossen, dasselbe am 25. Oktober d. Js. abzuhalten, nachdem dieser Tag durch das Loos bestimmt worden war. Bei dieser Gelegenheit soll dem auf eine 25jährige Eisenbahn-Beamtenschaft zurückblickenden Rangirmeister Nic. Gronenschild eine besondere Ehrung zu Theil werden. Zu Punkt 4 theilt der Vorsitzende Herr Stations-Diätar Melcher mit, daß er dem in Berlin in der Zeit vom 6.—9. Aug. abzuhaltenden Verbandstage beiwohnen wird.

Ortsbezirk Halle a. S. (Nr. 138).

Die am 12. d. Mts. 11 Uhr Vormittags im kleinen Saale des „Prinzen Carl" stattgehabte Generalversammlung war mäßig besucht. Auswärtige Mitglieder waren gar nicht erschienen. Die Vorstandswahl vollzog sich ziemlich glatt. Die bisherigen Vorstandsmitglieder wurden wieder gewählt. Neu hinzutreten Herr Stations-Assistent Juck als stellvertretender Vorsitzender, Herr Stations-Assistent Jäckel als stellvertretender Schriftführer. Alle nahmen die Wahl an. Nach Rechnungslegung wurde dem Kassirer Entlastung ertheilt, und dann zur Wahl eines Delegirten für den Verbandstag geschritten. Gewählt wurde Herr Stat.-Assist. Seiß.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Dresden.

Die Mitglieder des Bezirksvereins Dresden unternahmen mit ihren Familienangehörigen am Sonntag, den 12. d. Mts., einen Ausflug nach Königstein. Auf dem neuen und eleganten Dampfer „Bodenbach" hatten sich über 400 Theilnehmer eingefunden, unter welchen sich, angeregt durch die munteren Weisen einer an Bord befindlichen Musikkapelle, bald ein reger und herzlicher Verkehr entwickelte. Die Fahrt auf unserm schönen Elbstrom durch das herrliche Thal mit seinen alten und doch immer wieder neuen Reizen bei hellstem Morgensonnenschein endete Vielen zu früh, als das Schiff am Fuße des Königstein anlegte. Hier wurden die Festtheilnehmer vom Vorstande der dortigen Ortsgruppe in liebenswürdigster Weise begrüßt und, mit der Musik an der Spitze, durch die festlich geschmückte Stadt nach dem nahegelegenen Schützenhause geleitet. Ein gemeinsames Mittagsmahl vereinigte Alle bis 1 Uhr. Mit dem Mittagszuge kamen aus Bodenbach eine größere Anzahl Mitglieder des österreichischen Beamtenvereins, welche in dankbarer Erinnerung an die von den sächsischen Beamten schon oft in Bodenbach genossene Gastfreundschaft mit Musik begrüßt, freudigst bewillkommnet und nach dem Festlokal geführt wurden. Später unternahm man in Gruppen, welche von einigen Herren Gebirgsvereinsmitgliedern geführt wurden, Aufstiege auf den Pfaffen-, Papst- und Lilienstein. Gegen Abend fand man sich wieder im Garten des Schützenhauses zusammen, woselbst bei Konzert, Tanz und guter Verpflegung die Stunden in heiterster Stimmung Allen rasch entschwanden. Pünktlich halb 9 Uhr führte das Sonderschiff die Theilnehmer nach Dresden zurück. Trotz der etwas kühlen Witterung war die Rückfahrt überaus schön. Während der Fahrt wurde das Schiff an vielen Stellen, insbesondere in Pirna, mit Feuerwerk und Böllerschüssen begrüßt. Nach 11 Uhr langte das Schiff in Dresden an, und man schied in dem angenehmen Bewußtsein, unvergleichlich schöne Stunden verbracht zu haben. Den liebenswürdigen Königsteiner Dienstgenossen, deren Aufopferung so Vieles zu danken ist, sowie unseren österreichischen Kollegen in Bodenbach sei auch an dieser Stelle nochmals herzlicher Dank gebracht.

Ortsgruppe Flöha.

Vom herrlichsten Wetter begünstigt, unternahm am Sonntag die Ortsgruppe Flöha einen Ausflug nach Borstendorf. Abfahrt fand in Flöha Mittags 12,10 Uhr nach Grünhainichen statt. Von hier aus ging es zu Fuß durch den Ort Grünhainichen nach der Floßmühle Borstendorf und hierauf nach Klees Gasthof in Borstendorf, woselbst in dem von der Ortsgruppe festlich geschmückten Saale Ballmusik abgehalten wurde. Zur Erhöhung der Feststimmung trugen die vom Kassirer des Vereins, sowie von jungen Damen inscenirten Spieltänze, sowie der Vertrieb humoristischer Vereinszeichen wesentlich mit bei. Den Höhepunkt des Festes bildete jedoch ein, nach eingetretener Dunkelheit von Herrn Weichenwärter Arnold abgebranntes Feuerwerk, während dem ein Umzug mit Musik durch sämmtliche Räume des Etablissements stattfand. Abends 10 Uhr erreichte das Fest, zu welchem Mitglieder aus Hohenfichte, Leubsdorf, Grünhainichen, Erdmannsdorf und Eppendorf erschienen waren, sein Ende. Mit dem frohen Bewußtsein, einen allseitig befriedigenden schönen Tag verlebt zu haben, wurde Abends ½11 Uhr die Rückreise nach Flöha angetreten.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

(Eingesandt.)

Trotz der in anerkennungswerther Weise in Nummer 27 des Vereinsorgans ergangenen Anregung verharrt der Hauptvorstand in der von ihm beliebten Inaktivität. Es erregt nachgerade überall berechtigtes Erstaunen, warum die Hauptversammlung nicht rechtzeitig einberufen wurde und die Satzungen in dieser Weise ignorirt werden. Mit der vor geraumer Zeit erfolgten Aenderung im Hauptvorstande kann diese Verschleppung unmöglich zusammenhängen, da bei Weggang des 1. Vorsitzenden eine Einigung über die Weiterführung der Geschäfte doch wohl erzielt worden sein dürfte. Wie dem auch sei, es wäre im Interesse des Ansehens unseres Vereins sehr erwünscht, wenn eine Aenderung dieser unhaltbaren Zustände nicht lange auf sich warten ließe. Im Hauptvorstand ruht das Vertrauen aller Mitglieder. Dieses Vertrauen ist eine Ehrung, die nicht durch laxe Interessenvertretung und gleichgiltige Behandlung unserer Wünsche ꝛc. herabgemindert werden sollte. Unsere Bestrebungen sind eines besseren Eifers und Ernstes würdig, wenn sie von Erfolg gekrönt sein sollen. H.—

Bezirksverein Karlsruhe.

Auf nach Berlin zum Verbandsfest! Mit diesem Appell in Nr. 29 der Zeitung an die Herren Kollegen des hiesigen Bezirkes möchte ich nachträglich die dringende Bitte an die Herren Bezirksvorsitzenden verbinden, auch in ihren Bezirken die Kollegen einzuladen und zu zahlreichem Besuch des Verbandstages zu animiren. Bei der unheimlichen Ruhe, die im Schoße des Landesvorstandes herrscht, erachte ich es als eine Pflicht der Bezirksvorstände, wenigstens ihrerseits etwas für die Sache zu thun, damit bei dieser heißen Jahreszeit nicht Alles einschläft. — Wir haben im verflossenen Jahre Baden in so staattlicher Anzahl in Wien vertreten, stehen wir dieses Jahr nicht zurück, wo es sich um unsere Reichshauptstadt handelt, die jeder richtige Eisenbahner wenigstens ein Mal gesehen haben muß, wenn er in der Politik überhaupt mitreden will. Also auf nach Berlin!

Haefner, I. Vorsitzender.

Bezirksverein Heidelberg.

Das Programm zum 6. Verbandstage ist erschienen und wird gewiß Jeden durch seine Reichhaltigkeit und Zweckmäßigkeit überrascht haben. Wer sich freimachen kann, sollte nicht versäumen, unsere Reichshauptstadt in der Zeit vom 6.—9. Aug. zu besuchen und unsern Berliner Kollegen für ihre Fürsorge und ihren Eifer zur Sache herzlichst zu danken. Anmeldungen zum Verbandstage wollen baldgefl. an den Unterzeichneten gerichtet werden.

Der I. Vorsitzende.
Junghans.

Landesverein der Reichseisenbahn-Beamten in Elsaß-Lothringen und Luxemburg.

Bezirksverein Mülhausen i. E.

Der Vertrauensmann, Herr Stations-Assistent Günther zu Mülhausen, hatte auf den 11. d. Mts. Abends 8 Uhr die sämmtlichen Eisenbahnbeamten des Bezirks der Betriebs-Direktion Mülhausen zu einer allgemeinen Versammlung behufs Gründung eines Bezirks-Vereins zum Landesverein der Reichseisenbahn-Beamten in Elsaß-Lothringen und Luxemburg eingeladen. Die Sitzung wurde im hinteren Lokal der Wirthschaft „Santer" um 9 Uhr Abends durch den Einberufer, Herrn Günther, eröffnet. Zu der Versammlung waren außer Beamten der Station Mülhausen noch

Digitized by Google

Vertreter der Nachbarstation Rixheim erschienen, während die übrigen Stationen nicht vertreten waren. Herr Günther gab nach Begrüßung der Erschienenen den Zweck seines Aufrufes bekannt, dankte für das zahlreiche Erscheinen und für das der Sache bekundete Interesse und forderte hierauf alle noch nicht zum Beitritt bereits angemeldeten Anwesenden auf, dem Vereine beizutreten, damit zur Wahl eines Vorstandes ungesäumt geschritten werden kann. Nachdem sämmtliche Erschienenen ihren Beitritt zum Verein erklärt hatten, wurde zur Wahl des in Vorschlag gebrachten Vorstandes geschritten. Aus der Wahl durch Zuruf gingen einstimmig hervor die Herren:

1. Güterexpedient Reyher, 1. Vorsitzender; Stations-Aufseher Kowalski, Stellvertreter; 3. Stations-Assistent Günther, Kassier; 4. Bahnmeister Schweitzer, Stellvertreter; 5. Bureau-Diätar Bach, Schriftführer; 6. Stations-Assistent Deutsch, Stellvertreter; 7. Stations-Assistent Unrein, 1. Beisitzer; 8. Zugführer Hüttner, 2. Beisitzer; 9. Rangirmeister Wagner, 3. Beisitzer. Sämmtlich aus Mülhausen.

Nachdem Herr Günther den Vorsitz an den nunmehrigen 1. Vorsitzenden abgegeben hatte, ermunterte er noch die Mitglieder, dafür zu sorgen, daß sämmtliche Beamten des Bezirkes sobald als möglich dem Vereine beitreten, damit derselbe recht bald lebensfähig werde und zum Wohle seiner Mitglieder in Wirksamkeit treten kann. Schließlich wurde noch die Bildung von Ortsgruppen in Basel, Altkirch, Sennheim und Gebweiler bezw. Ballweiler in Aussicht gestellt. Die Bildung dieser Gruppen soll sofort in die Wege geleitet werden. Nach Erledigung noch einiger interner Angelegenheiten schloß hierauf der 1. Vorsitzende mit einem begeistert aufgenommenen „Hoch" auf unseren erhabenen Landesherrn Se. Majestät den deutschen Kaiser. Hiermit war der geschäftliche Theil der Versammlung erledigt und der neue Verein mit einer Mitgliederzahl von 43 in das Leben gerufen.

Zum Schlusse sprach Herr Stations-Aufseher Werner von Rixheim dem bisherigen Vertrauensmann Herrn Stations-Assistenten Günther im Namen aller Anwesenden für das bereitwillige Eintreten behufs Gründung des Vereins seinen Dank aus und brachte dem Gesammt-Vorstande ein begeistert aufgenommenes „Hoch" mit dem Wunsche, daß der junge Verein wachsen, blühen und gedeihen möge.

Mülhausen, 15. Juli 1896.

Der 1. Vorsitzende: Reyher, Güter-Expedient. — **Der Schriftführer:** Bach, Bureau-Diätar.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Tagesordnung

für die

Berathungen des VI. Verbandstages am 7. und 8. August 1896 in Berlin.

Verhandlungslokal: Viktoriasäle, Leipzigerstraße 134.

Beginn der Verhandlungen für beide Tage 9 Uhr Vormittags.

1. Bericht des Verbandsvorstandes und dessen Besprechung.
2. Vorlage, Prüfung und Richtigsprechung der Jahresrechnung.
3. a) Bericht des Referenten der Rechtshilfs-Abtheilung (Deutscher Eisenbahnbeamten-Verein in Hannover) über die Wahrnehmung der Rechtsangelegenheiten im verflossenen Jahre und Besprechung desselben.
   b) Bericht des Verbands-Ausschusses für die Rechtshilfsfrage und Besprechung der letzteren überhaupt.
   c) Vorlage und Prüfung der Rechnung über die dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover durch Wahrnehmung der Rechtshilfsangelegenheiten für den Verband erwachsenen allgemeinen Kosten, Anerkennung bez. Feststellung derselben.
4. Bericht des Ausschusses für Herbeiführung eines Abschlusses mit einer Unfallversicherungs-Gesellschaft.
5. Bericht des Verbandsvorstandes über das Ergebniß der auf Grund Beschlusses des V. Verbandstages angestellten Erhebungen in der Kautionskassenfrage.
6. Bericht des Preßausschusses über das Ergebniß des ersten Preisausschreibens und dessen Wiederholung; Mittelbewilligung.
7. Das Verbandsorgan, sowie die geistigen und fachliterarischen Aufgaben des Verbandes überhaupt. Allgemeine Aussprache, Aeußerung von Wünschen und Vorschlägen ꝛc. ꝛc.
8. Aufstellung des Haushaltplanes für 1895/96 und Erledigung von § 9, Absätze 2 und 8 der Verbandsordnung.
9. Feststellung von Ort und Zeit des VII. Verbandstages.
10. Allgemeine Besprechung von Verbands-, Standes- und Berufsangelegenheiten.

Der Verbandsvorstand.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Infolge der uns zugegangenen Anmeldungen sind bis heute nachstehende Logis zum Preise von 1,50 Mk. pro Person gemiethet worden.

			Wohnung:	
1.	Schlüsselberger, Ober-Official, Wien.	Ganty,	Königsgrätzerstr.	101.
2.	Fieber, Magazin-Vorstand, Wien.	„	„	101.
3.	Endres, Official, Wiener Neustadt.	„	„	101.
4.	Sobota, Official, Pilsen.	„	„	101.
5.	Mayerhofer, Official, Wien.	„	„	101.
6.	Bayer, Official, Sarajevo.	„	„	101.
7.	Kaltofen mit Frau, St.-Ass., Bautzen.	„	„	101.
8.	Hammerschmidt „ Betr.-Sekr., Zwickau.	„	„	101.
9.	Merganz, Adjunkt, Dux.	Helmecke,	„	101.
10.	Moch, Bahnh.-Insp., Stauchitz.	Jaenicke,	Schönebergerstr.	33.
11.	Münzner, „ „ Kratzau.	„	„	33.
12.	Kretschmar, Bahnhofs-Inspektor, Weipert			
13.	mit 1 Angehörigen	„	„	33.
14.	Unruh, Lok.-Führer, Neustettin.	„	„	33.
15.	Florey, Stat.-Assist., Frohburg.	Manthey,	„	33.
16.	Uhlemann, „ „ Leipzig-Plagw.	„	„	33.
17.	Koch, Stat.-Assist., München-Gladbach.	„	„	33.
18.	Dittes, Stat.-Verw., Schwackenreuthe.	„	„	33.
19.	Haefner, Betr.-Sekr., Karlsruhe.	„	„	33.
20.	Aschenbach, Esb.-Beamt., Klingenthal.	„	„	33.
21.	Kreyßig, Betr.-Sekr., Chemnitz			
	mit noch 3 Kollegen.	Dr. Krüger,	„	33.
22.	Claurus mit Frau, St.-Assist., Oker.	„	„	33.
23.	Hörner, St.-Kass.-Rend., Straßburg.	Kohlmetz,	„	33.
24.	Lindner, Gtr.-Exp.-Vorst.,	„	„	33.
25.	Melcher, Stat.-Diätar, Herbesthal			
26.	mit Bruder.	„	„	33.

Die uns noch weiter zugehenden Anmeldungen werden in der nächsten Nummer der Verkehrs-Blätter veröffentlicht.

Berlin, den 18. Juli 1896. **Der Bezirks-Vorstand.** Scharr.

Verein der Reichseisenbahn-Beamten.

Ortsgruppe Straßburg.

Wegen Entsendung von Delegirten zum Verbandstage in Berlin wird die **ordentliche Monats-Versammlung** für August statt am Freitag, den 7., schon am Sonnabend, den 1. August einberufen. Beginn 8½ Uhr, „Walhalla".

Tagesordnung: 1. Mandat für die Delegirten zum Verbandstage, a) bezüglich der Rechts-Vertretung, b) bezüglich der Bürgschaftskasse, c) Beschlußfassung über Einladung zum Verbandstage für 1897 nach Straßburg. 2. Wahl einer neuen Rechnungsprüfungs-Kommission. 3. Lokalfrage. 4. Geschäftliches.

Der Vorstand.

Hierdurch theilen wir mit, daß die beiden Kalender

Deutscher Eisenbahn-Kalender für 1897

(Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte) und

Deutscher Flügelrad-Kalender für 1897

(für die Familie Deutscher Eisenbahner)

in bekannter gediegener Ausstattung vorbereitet und diesmal bereits im September zur Ausgabe gelangen werden. Der zur Ausgabe gelangte Prospekt sei gefl. Beachtung empfohlen.

Hochachtungsvoll

Leipzig, im Juli 1896.

Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Damenkleiderstoffe

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt, Berlin W., Französische Str. 24.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt
1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.
Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse.**
Gezahlte Renten 1894: 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk.
Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin,** Kaiserhofstr. 2.

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.
Monatschrift für das deutsche Elternhaus.
Begründet von Dr. **Karl Fitz.**
Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.
Das soeben erschienene Heft 7 hat folgenden fesselnden Inhalt: In Luft und Sonne (Gedichte). — Ferienaufgaben. — Wanderungen der Schuljugend. — Zum Kapitel „Hitzefrei!". — Zur Frauenbewegung. — Der Keuchhusten. — Wie man sich einst belustigte. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau. — Zeitungsschau. —
Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.
Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Pferdebahn-Director.
Gesucht wird ein Leiter für eine größere Pferdebahn. Es werden nur Bewerber berücksichtigt, welche bereits in der Branche Erfahrungen besitzen. Schriftliche Offerten sind zu richten unter der Aufschrift „Pferdebahn-Director" nach Wilhelmstr. 46/47, III **Berlin.**

„Bahn frei"
Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

Solinger Messer u. Gabeln
No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Bitte!
Wer würde jungem Beamten baldigst die Summe von 150 Mk. gegen gute Zinsen u. Sicherheit auf 1 Jahr gegen pünktl. Rückzahl. leihen? Gefl. Angeb. unter H. E. bef. die Geschäftsst. d. Ztg.

Exped.-Hilfsarbeiter
Bezirk Leipzig I, wünscht mit Kollegen and. Bezirks, gleichviel welchen, **zu tauschen.** Off. unter Z. W. 50 an die Expedition d. Zeitung.

Nur das Gute bricht sich Bahn.
Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.
Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

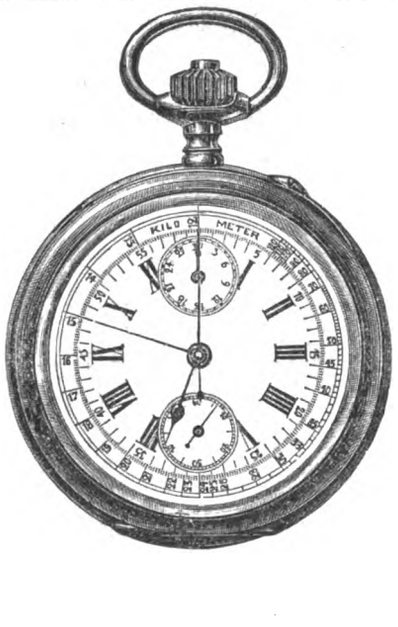
Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.60	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. **Flaschenwein** von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet



Die **Uhren-Fabrik** von
Albrecht Költzsch
Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.
betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:
Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—
Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—
Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—
● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●
Silber- und **Alfenidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.
Vertragsfirma:
des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5% bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Nr. 31. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 8.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 30. Juli 1896. München.

Zur Frage der Gehalts-Aufbesserung in Preußen.

Die für das nächste Jahr in Aussicht stehende allgemeine Aufbesserung der Gehälter der mittleren und höheren Beamten glauben manche Blätter noch insofern in Zweifel ziehen zu müssen, als die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sei, daß Herr Miquel durch die Unberechenbarkeit seiner Steuerprojekte die ganze Sache wieder vereitele. Wir haben keinen Grund, dies zu glauben und zwar schon deshalb nicht, weil der preußische Staat die Schwere der moralischen Verantwortung für seinen Beamtenstand denn doch nicht bis zum Unmöglichen wird steigern wollen. Insbesondere würde er die Eisenbahn-Beamten mit ihren durch die Jahre unabweisbar gewordenen Forderungen nicht noch weiter hinhalten können.

In Betreff der Absicht, welche bezüglich der Klassen-Eintheilung, in Unterbeamte und in Subalternbeamte erster und zweiter Klasse, bestehen soll, um die vielen Klassen von Beamten zu beseitigen, sollen Zweifel darüber aufgestoßen sein, welcher Klasse man die Betriebssekretäre der Eisenbahnen zutheilen solle. Zu Beamten erster Klasse wolle man sie nicht machen, und zu Beamten zweiter Klasse glaube man sie nicht machen zu können. Unerfindlich sei es, wie man darüber noch im Zweifel sein könne, denn an die jetzt noch vorhandenen, aus den Zivilsupernumeraren hervorgegangenen Beamten dieser Klasse, die auf den Aussterbeetat gesetzt sei, wurden früher hinsichtlich der Vorbedingungen der Annahme die gleichen Ansprüche wie an die Eisenbahnsekretäre gestellt, und ihre Leistungen unterschieden sich durchaus nicht von denen der Eisenbahnsekretäre. Letzteres treffe auch jetzt noch zu, denn der große Theil der Betriebssekretäre sei mit Arbeiten betraut, wie man sie sonst Eisenbahnsekretären zu übertragen pflege. Es sei daher nicht recht einzusehen, warum man gerade diese Beamten so stiefmütterlich behandeln und sie nicht in die Klasse einreihen wolle, in die sie unbedingt gehören, nämlich in die der Subalternbeamten erster Klasse. Wenn an der höheren Orts vorherrschenden anderen Auffassung dieser Sachlage das ganze nur zu billigende Projekt scheitern sollte, so wäre das im Interesse namentlich der Eisenbahnbeamten sehr zu beklagen. „Bei keiner Behörde giebt es so verschiedene Beamtenklassen und den gleichen Leistungen verschiedener Klassen nicht entsprechende Gehaltssätze wie bei der Eisenbahnverwaltung."

Nicht anders als bei den Betriebssekretären liege die Sache bei den Abfertigungsbeamten. Hinsichtlich ihrer Vorbildung stehen sie den Subalternbeamten erster Klasse keineswegs nach, und ihr Dienst sei sogar bei Weitem beschwerlicher und verantwortlicher als der der Bureaubeamten erster Klasse. Sicherlich werde ja der nächste Etat manche Ueberraschung bringen, man möge sich aber keineswegs allzu weitgehenden Hoffungen hingeben.

Den in diesem Berichte zum Ausdruck kommenden Pessimismus vermögen wir, wenn auch, wie schon angedeutet, aus ganz besonderen Gründen nicht allenthalben zu theilen; wir haben vielmehr das Vertrauen zu der Verwaltung, daß sie nicht halbe Arbeit thun werde.

Freilich schließt das nicht aus, daß alle betheiligten Beamtenklassen rechtzeitig ihre berechtigten Wünsche zu erkennen geben müssen. Hierzu möchten wir nicht unterlassen, gleichzeitig einen für unsere Vereinssache wichtigen Vorschlag zu machen:

Der Deutsche Eisenbahn-Beamtenverein, der die Interessen des gesammten Eisenbahn-Bamtenstandes in Preußen zu vertreten berufen ist, könnte sich ein unvergängliches Verdienst erwerben, wenn er baldigst einen Ausschuß einsetzte, dem die Aufgabe zufällt, die Bedürfnisse und Wünsche der einzelnen Dienstklassen festzustellen und suchte, diese in geeigneter Form an zuständiger Stelle zur Anerkennung zu bringen. — Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß durch die lange Hinausziehung einer bereits seit einem Jahrzehnt bestehenden und regierungsseitig anerkannten Nothlage zum Theil Verhältnisse hervorgerufen worden sind, die viele Beamte an den Rand des wirthschaftlichen Ruins geführt haben und daher dringend der Abhilfe bedürfen, wenn nicht auch noch das moralische Bewußtsein empfindliche Schädigung erleiden soll.

Doch wir denken nicht daran, etwa einen Vorschlag zu machen, der nicht nach jeder Seite hin den Geboten der Loyalität zu entsprechen hätte. Das gesammelte und klar und übersichtlich zur Darstellung zu bringende Material soll nicht dazu Verwendung finden, den Abgeordneten zu willkommener Agitation auf den Tisch gelegt zu werden und den vom Herrn Minister mit Recht perhorrescirten „Petitionsrummel" zu unterstützen, sondern es soll zur Zeit durch einen Ausschuß der Regierung direkt zur Vorlage gebracht und damit jener Weg eingeschlagen werden, der unter den vertrauenerweckenden Mitteln zuerst zum Ziele führen dürfte. Nicht darauf kann es ankommen, daß sich die eine Dienstklasse auf Kosten der anderen in ihren Ansprüchen möglichst hervorzuthun sucht, sondern auf eine in allen Theilen gerechte Abwägung der in Betracht zu ziehenden Umstände.

Möchte also der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein nach dieser Richtung hin rüstig an das Werk gehen, er wird sich das Lob und den Dank aller preußischen Eisenbahn-Kollegen und damit auch die treueste Anhängerschaft derselben für immer sichern. Durch einen erwärmenden Aufruf im Vereinsorgan ließe sich das Erforderliche gar bald in die Wege leiten.

Durch nichts könnte das Wort „Ein Beruf, Eine Gemeinschaft" eine bessere Illustration finden und alle weiteren

Digitized by Google

Ziele des Vereins wären dann um so leichter zu erreichen. Glück auf denn zur schönen That! m.—

Ueber Wagenmangel und Wagenausnutzung.

Die außergewöhnliche Nachfrage nach leeren Wagen im vorigen Herbst ist auf den lebhaften Geschäftsgang in fast allen Industriezweigen zurückzuführen gewesen. In solchen Zeiten schwillt der Strom des Verkehres gewaltig an, die Bahn kann die Zuflüsse nicht so schnell aufnehmen — aber gerade dann haben die Transporte Eile. — Wird in flauen Perioden häufig auf Lager gearbeitet und weniger versendet, so wird bei einem geschäftlichen Aufschwunge nicht allein etwaiger Vorrath aufgebraucht und jede schlummernde Kraft zur Erzeugung größerer Gütermengen geweckt, sondern es werden auch Lieferungen auf weitere Strecken möglich, weil die höheren Frachten durch die besseren Preise übertragen werden. Guter Geschäftsgang hat auch stets Erweiterungen und Vermehrungen der industriellen Anlagen zur Folge. und da hierbei viel auf schnelle Fertigstellung ankommt, so erstreckt sich die Bauthätigkeit und damit die Beförderung von Baumaterial und Maschinentheilen bis in den Spätherbst hinein, in die Zeit des starken Kohlentransportes. — Die Folge des Zusammentreffens dieser Umstände ist ein großer Wagen-Bedarf, der fast bis zur „Noth" steigt, wenn Interessenten mehr Wagen bestellen als sie brauchen, und die politischen Blätter mit oder ohne Wissen die Verhältnisse schwarz in schwarz malen.

So gewiß wie Industrie und Handelswelt die günstigen Konjunkturen stets auszunützen bestrebt sein werden, so sicher wiederholen sich die Zeiten großen Andranges zur Güterbeförderung. Und wie z. B. eine Fabrik nicht plötzlich unbeschränkte Waarenmengen herzustellen vermag, weil die vorhandene Anlage nicht über Nacht erweitert werden kann, so ist auch die Eisenbahn in ihrer Leistungsfähigkeit behindert. Fortwährend wird deshalb die Vergrößerung der Bahnhöfe und die Vermehrung der Transportmittel betrieben. Nebenher gehen auch immer Vervollkommnungen der Betriebs-Einrichtungen, welche ebenfalls eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit zum Zweck haben. U. A. sind zu nennen: Einlegung von Bedarfszügen behufs schneller Beförderung, einheitliche Verfügung über entleerte und an Ort und Stelle nicht sogleich verwendbare Wagen, Vermehrung der Gelegenheiten zur Rückbeladung der Wagen fremder Verwaltungen, überhaupt möglichste Vermeidung von Leerläufen aller Art.

Solchen praktischen Maßnahmen steht man schon seit vielen Jahren durchaus nicht gleichgültig gegenüber. Trotzdem wird behauptet, daß das Nutz-Ergebniß der einzelnen Wagen gegen früher zurückgegangen sei. Sehen wir uns daher einmal nach „kleinen Ursachen" um, welche hierzu beigetragen haben mögen.

Da ist zunächst die Erbauung vieler Nebenbahnen (Zweiglinien) und die Vermehrung der kleinsten Verkehrsstellen und Privatweichen. Die Nebenbahnen sind nicht nur dem Lande im Allgemeinen von Nutzen, sie führen auch den Hauptlinien sonst nicht gehabte Transporte zu. Es muß ihnen aber nachgesagt werden, daß sie den Wagen-Umlauf verlangsamt haben. Beladene Wagen, die Abends für die Nebenbahn auf der Anschlußstation eintreffen, können gewöhnlich erst im Laufe des Vormittags an die Zielstation gebracht werden. Die Benachrichtigung der Empfänger (von Ladungen) geschieht dort meistens durch die Post (unter Zuschlag von 3 Stunden zur Entladefrist). Wenn nicht nach der Entladung noch Verfügung von der Vertheilungsstation abgewartet werden muß, kommen die Wagen günstigenfalls im zeitigen Nachmittag (des 2. Tages) zum Abgang. Aehnlich liegen die Verhältnisse auch bei den kleinsten Verkehrsstellen und den Zweiggleisen, an denen oft täglich nur 2 Züge halten. Mit der Zuführung leerer Wagen behufs Beladung ist es jedoch gewöhnlich etwas besser bestellt.

Zur Beeinträchtigung des Wagen-Nutz-Ergebnisses tragen die billigen Frachten für einzelne Stücke Kleinvieh sicherlich auch bei. Während für Eilgut die Mindestfracht 0,50 Mk. beträgt, wird für die Beförderung von Kleinvieh mit einem vorgeschriebenen Zuge (wohl in 95 von 100 Fällen muß dazu ein besonderer Wagen eingestellt werden) nur 0,30 Mk. Mindestfracht erhoben. Da die Viehwagen nach Entladung gegebenen Falles der nächsten Desinfektionsstation zugeführt werden müssen, kann man annehmen, daß sie durchschnittlich 2 Tage dem Güter-Verkehr entzogen werden. —

Ferner haben in den letzten Jahren die sogen. Feuergut-Wagen zugenommen, das sind die offenen Wagen mit einzelnen Ballons oder Fässern. Auch die Wagen, auf denen nur einzelne umfangreiche oder nicht über 7,00 Meter lange Gegenstände verladen sind, die nur nach dem wirklichen Gewicht als Stückgut zur Frachtberechnung herangezogen werden können, haben sich unstreitig vermehrt. Die dadurch entstandene ungenügende Ausnützung vieler Wagen sieht Leerläufen sehr ähnlich. —

Durch die zur Beseitigung des Wagenmangels vorgeschlagene zeitweilige Frachterhöhung für gewisse Massenartikel würde eine „Unsicherheit in den Tarifen" geschaffen und besonders hätten Diejenigen den Nachtheil, denen zur Aufspeicherung großer Gütermengen der Raum oder das Geld fehlt. Weniger einschneidend, allerdings auch für unsern Zweck von geringerer Bedeutung, wäre sicherlich eine mäßige Erhöhung der Frachten für Kleinvieh in einzelnen Stücken und für solche Stückgüter, die aus irgend einem Grunde in gewöhnliche, gedeckt gebaute Wagen nicht verladen werden können. Diese Frachterhöhung könnte keineswegs als Verkehrs-Erschwerniß angesehen werden, vielmehr nur als Entschädigung oder Miethe für die Inanspruchnahme anderer als der gewöhnlichen Stückgutwagen. Verfasser denkt sich die Aenderung dergestalt einfach, daß die feuergefährlichen und ähnlichen, einen anderen Wagen, bezw. großen Beförderungsraum beanspruchenden Güter unter die „sperrigen" aufgenommen werden. Die Erhöhung der Frachten für Kleinvieh in einzelnen Stücken — Punkt 3 (und 4) der Allgem. Kilometer-Tarif-Tabelle — brauchte sich nur auf Sendungen von 1—4 Stück (bei Ferkeln u. s. w. von 1—10 Stück) zu erstrecken. Die jetzigen Sätze für 1 Stück könnten ganz wegfallen. Für 1, 2 und 3 (bez. 1—10) Stück würden die jetzt für 2, 3 und 4 (bez. 2—11) Stück ausgeworfenen Sätze erhoben, während für eine Sendung von 4 Stück nur auf die ersten 10 Kilometer die nächsthöheren Sätze angewendet zu werden brauchten, weil von 10 Kilometer an die Fracht für 1 Stück Großvieh erreicht ist und daher diese erhoben werden kann.

Durch diese Aenderungen ließe sich eine den Selbstkosten mehr entsprechende Beförderungs-Entschädigung erzielen, ohne daß zu berechtigten Klagen über zu hohe Fracht die mindeste Veranlassung gegeben würde. Außerdem hätten die Verwaltungen eine Anzahl Wagen mehr zur Verfügung — besonders dann, wenn für die in Rede stehenden feuergefährlichen Güter u. s. w. Verzicht auf Einhaltung der gewöhnlichen Lieferzeit erlangt werden könnte, sodaß ausgiebigere Ansammlung möglich wäre und auf jeder Linie wöchentlich vielleicht nur zweimal Beförderung stattzufinden brauchte.

Da es außer der Vermehrung der Wagen ein unfehlbares Mittel gegen vermehrten Wagen-Bedarf nicht giebt, muß man eben mit allen zu Gebote stehenden „kleinen Mitteln" zu helfen suchen. Als beachtenswerth erscheint schließlich auch der Vorschlag, daß die Verwaltungen zusammen eine allgemeine Wagen-Leihanstalt ins Leben rufen möchten. Jedenfalls könnte damit dem manchmal vorkommenden „lokalen" Wagenmangel (innerhalb eines Bahngebietes) von vornherein wirksam entgegengetreten werden.

B. St.

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk. (Fortsetzung.)

Fahrbetriebsmittel.

Die für die ersten Schmalspurbahnen beschafften dreiachsigen Tenderlokomotiven von ca. 17 Tonnen Dienstgewicht und 2100 Kilogramm Zugkraft zeigten in Folge ihres festen Radstandes von 1,8 Meter eine so starke Abnützung der Radreifen und Schienen und unter gewissen Verhältnissen eine so bedeutende Neigung zum Entgleisen der Vorderachse, daß einige derselben durch Einwechselung einer lenkbaren Kuppelachse nach Bauart Klien-Lindner an Stelle der festgelagerten Vorderachse umgestaltet werden mußten und man späterhin überhaupt zur Anwendung von Lokomotiven mit lenkbaren Achsen überging; die Einführung der Motorgestelle ermöglichte zugleich die Erhöhung der Zugkraft, die sich in der oben angegebenen Größe auf verkehrsstarken Linien zu gering erwies. Die zunächst beschafften Fairlie-Lokomotiven, das sind Lokomotiven mit Doppelkessel und zwei Motorgestellen, bei denen der Führer und der Heizer ihre Stellung rechts und links vom Kessel in der Mitte der Lokomotive haben, befriedigten wegen dieser äußerst ungünstigen Anordnung und wegen ihres ungewöhnlich hohen Dienstgewichtes (28,9 Tonnen) bei verhältnißmäßig schwacher Leistungsfähigkeit (2420 Kilogramm Zugkraft) nicht, weshalb man im Jahre 1889 zu dem Lokomotivsystem Klose überging. Die nach dieser Bauart ausgeführten Lokomotiven besitzen drei stark belastete gekuppelte Achsen und eine hinten gelegene Laufachse; die mittlere gekuppelte Achse ist festgelagert, die beiden anderen Kuppelachsen und die Laufachse sind lenkbar und in ihrer Lenkbewegung

Digitized by Google

gekuppelt. Auch diese 25,6 und 26,3 Tonnen schweren Lokomotiven von 2950 Kilogramm Zugkraft entsprechen nicht den an sie zu stellenden Forderungen, so daß bei weiterem Lokomotivbedarf wieder Lokomotiven mit vier, paarweise in zwei Motorgestellen gekuppelten Achsen nach der Bauart Meyer beschafft wurden. Diese Lokomotiven, welche gegenüber den früheren Maschinen System Meyer eine erhebliche Verbesserung der Dampfrohrführung aufweisen, besitzen einen einfachen Kessel und arbeiten nach dem Verbundsystem; die Bedienungsmannschaft nimmt den gewöhnlichen angemessenen Standort ein; die Anfahreinrichtung ist nach System Lindner konstruirt. Das Dienstgewicht beträgt nahezu 27 Tonnen, die Zugkraft erreicht 3500 Kilogramm. Gegenüber den Fairlie-Lokomotiven ergeben die Meyer-Lokomotiven trotz ihrer minderen Kesseldimensionen bei gleichem Dienste zu gleicher Jahreszeit und auf gleicher Strecke eine Kohlenersparniß von 25 Prozent.

Die Anzahl der auf den sächsischen Schmalspurbahnen im Dienste stehenden Lokomotiven ist mit 71 angegeben; darunter befinden sich 23 Lokomotiven System Meyer.

Von den 255 Personenwagen, welche auf den schmalspurigen Linien laufen, sind 22 Wagen mit zwei vierräderigen Drehgestellen, einem Gesammtradstande von 8,80 Meter und einem Eigengewicht von 4,7 bis 6,675 Tonnen erbaut; die übrigen Wagen besitzen nur zwei Achsen, die entweder als einachsige Drehgestelle oder als freie Lenkachsen — nur für angebremste Wagen verwendbar — konstruirt sind; sie haben einen Radstand von 3,30 bis 3,80 Meter und ein Eigengewicht von 2,5 bis 3,6 Tonnen. Die Gesammtzahl der in allen Wagen vorhandenen Sitz- und Stehplätze beziffert sich auf 1135 zweiter und 4946 dritter Klasse. Die Sitzbreiten sind je nach der Bauart der Wagen verschiedene; sie variiren zwischen 0,43 und 0,60 Meter; bei der Mehrzahl der Wagen beträgt die Sitzbreite 0,45 Meter. Die Beleuchtung erfolgt durch große Rüböllaternen, die Beheizung durch Reguliröfen unter Verwendung eines Gemisches von Coks und Holzkohlen.

Die Güterwagen weisen zwei Neuerungen grundsätzlicher Natur auf: Die abhebbaren Wagenkästen für die Beförderung zerbrechlicher Güter behufs Vermeidung der Umladung der letzteren bei ihrem Uebergange auf die Vollspurbahn und die Rollböcke, System Langbein, zum Transporte der normalspurigen Güterwagen auf den schmalspurigen Gleisen. Die Rollböcke, die auch auf den Schmalspurbahnen Steiermarks Anwendung finden, sind kleine zweiachsige Fahrzeuge mit einem um einen Mittelzapfen drehbaren Balken, auf welchem die Achse des Vollspurwagens gelagert und befestigt wird. Es verkehren im Ganzen 288 bedeckte und 1053 offene Güterwagen; 15 Wagen besitzen je zwei vierräderige Drehgestelle, ein Eigengewicht von 5950, beziehungsweise 5450 Kilogramm und ein Ladegewicht von 10 Tonnen bei einem Fassungsraume von 40,37, beziehungsweise 41,47 Kubikmeter. Die zweiachsigen Wagen haben in der Mehrzahl entweder einachsige Drehgestelle oder freie Lenkachsen; ihr Eigengewicht wechselt zwischen 2000 bis 3050 Kilogramm, das Ladegewicht ist durchaus 5 Tonnen. 129 offene Güterwagen von geringerem Radstande (1,20 bis 2,10 Meter), zumeist für den Transport von Langholz, Rüben und sonstigem Massengut bestimmt, sind ohne lenkbare Achsen ausgeführt. Im Privatbesitze befinden sich zehn Kesselwagen der Dünger-Exportgesellschaft zu Dresden und acht Rollböcke der Papierfabrik Wilischthal und der Erzgebirger Dynamitfabrik. Die Reichspostverwaltung hat 20 zweiachsige Postwagen in Verkehr gestellt.

Die Stirnseiten sämmtlicher Fahrzeuge sind nach der von der Maschinenhauptverwaltung entworfenen Stoß- und Kuppeleinrichtung mit Mittelbuffern ausgerüstet, welche an den Enden der durchgehenden Zugstange sitzen. Der Antrieb des Wagens durch die letztere erfolgt mittelst einer Spiralfeder. Zur Kuppelung dient ein festes Zugeisen, das in den verschieden langen Hälsen der Busser eingebolzt und bei Nichtbenützung in den längeren Bufferhals so weit eingeschoben wird, daß ein Zusammenstoßen der Buffer zweier Wagen anstandslos erfolgen kann. Für eine demnächst in Betrieb kommende Schmalspurlinie ist die Verwendung der Wendt'schen, selbstthätig wirkenden Kuppelung in entsprechender Anpassung in Aussicht genommen. Alle Züge der Schmalspurbahnen sind mit der durchgehenden Heberleinbremse versehen. Die Lokomotiven besitzen durchaus nur Handbremse.

(Fortsetzung folgt.)

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn ist nunmehr vollendete Thatsache. Der den Ständen unterm 9. Juli zur Beschlußfassung zugegangene „Staatsvertrag zwischen Hessen und Preußen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni d. J., sowie der Vertrag, betreffend den Uebergang des Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Unternehmens auf den Preußischen und Hessischen Staat haben die Zustimmung des Hessischen Landtages gefunden. Die Thronrede, mit welcher der Großherzog denselben am 27. dss. geschlossen hat, erwähnt die von den Kammern in letzter Stunde behandelte Frage der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn, die mit Preußen über den ferneren Betrieb der Bahn herbeigeführte Verständigung, sowie die dadurch bedingte Verwaltungs- und Finanzgemeinschaft mit Preußen und schließt wörtlich: „Erfordert diese Letztere nach einigen Richtungen hin auch ein gewisses Maß von Selbstbeschränkung, so habe Ich Mich derselben dennoch gerne unterzogen, weil Ich die Ueberzeugung gewonnen habe, daß Ich damit Meinem geliebten Lande und Volke, und, wie Ich glaube, auch höheren Zwecken einen bleibenden Dienst erweise." — So sind die langen und schwierigen Verhandlungen über dieses wichtige Bahngebiet endlich zu einem endgiltigen Abschluß gekommen, durch den, wenn auch vielleicht erst mit der Zeit, hoffentlich alle Theile befriedigt werden.

Prüfungswesen.

Baden. Fragen aus der Assistenten-Prüfung. 2. Abtheilung. (Fortsetzung.)

F. Telegraphenwesen.

1. Was hat zu geschehen, wenn eine Station trotz anhaltenden und deutlichen Rufens keine Antwort giebt?

2. Wie sind Bahndiensttelegramme abzufassen, die innerhalb des Badischen Bahnnetzes verbleiben? Welche Abkürzungen sollen hierbei zur Bezeichnung häufig vorkommender Dienststellen angewendet werden?

3. Welches Verfahren hat einzutreten, wenn Telegramme mit bezahlter Antwort unbestellbar sind?

4. Folgendes Telegramm ist vorschriftsmäßig in ein Formular zu übertragen, zu taxiren und für die Abtelegraphirung vorzubereiten:

Renner, Beutmann's Nachfolger, Bergliestraße 12 4ter Stock, Straßburg (Elsaß).

Koffer 1. B. A. zu 33,05 Frcs. und 10 Proz. Freigepäck mit „Helvetia" versenden.

Hüngerle aus Neckarbischofsheim, z. Z. Hotel Monopol, Karlsruhe;

Lösung 36 W. = 2,30 Mk. + 0,20 Mk. (Bahnzuschlag) 2,50 Mk.

G. Personentarifwesen.

1. Welche Berechtigungen stehen dem Reisenden zu, der wegen Zugsverspätung den Anschluß an einen Zug versäumt oder wegen gänzlichen oder teilweisen Ausfalles einer Fahrt die Reise über den seiner Fahrkarte entsprechenden Weg nicht ausführen kann?

Dabei ist auch anzugeben, ob diese Berechtigungen nur für den Verkehr auf den badischen Bahnen oder auch im direkten Verkehr mit anderen deutschen Bahnen oder auch im ganzen Vereinsgebiet eingeräumt sind.

2. Die Tarifbestimmungen für die Ausgabe von Fahrscheinbüchern für 30 Fahrten sind näher anzugeben und zwar:

Lauten sie auf eine bestimmte Strecke, welches ist die Giltigkeitsdauer? wie findet darauf die Beförderung von Kindern statt?

Lauten sie auf den Inhaber oder auf eine bestimmte Person? und durch wen sind sie benutzbar? Was hat ein Reisender beim Antritt einer Fahrt zu beachten, und welche Folgen hat es, wenn er es nicht thut?

Bestehen bezüglich der Fahrtunterbrechung und des Ueberganges in höhere Wagenklassen besondere, vom allgemeinen Verkehr abweichende Vorschriften und zutreffenden Falles welche?

H. Gütertarifwesen.

1. Bei welchen Gütern und unter welchen Bedingungen ist im deutschen Eisenbahngütertarif Theil 1 und im badischen Gütertarif bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung zu gestatten?

2. In welchen Fällen wird bei Hergabe bahneigener Decken zur Deckung von in offenen Wagen verladenen Gütern Deckenmiethe nicht erhoben? (Schluß folgt.)

Die Befähigungsnachweise für die Beamten der K. K. österreichischen Staatsbahnen. Das „Verord.-Bl. des K. K. Eisenbahnministeriums" enthält einen Erlaß an alle Organe der K. K. Staatsbahnen. In diesem Erlasse macht der Minister darauf aufmerksam, daß für die Beamten der Generaldirektion eine neue

Digitized by Google

Dienstpragmatik in Kraft tritt und daß über die Qualifikationen der Beamten neue Bestimmungen erlassen werden. Der Einfluß, welchen die Qualifikations-Gutachten auf den Dienst und auf das Schicksal der beschriebenen Bediensteten nehmen, macht es den zur Verfassung und Begutachtung dieser Dokumente Berufenen zur strengen Pflicht, ihre Untergebenen genau kennen zu lernen und deren Eigenschaften, unabhängig von jeder Beeinflussung, ohne Vorurtheil nach bester Ueberzeugung gewissenhaft zu schildern. Die Vorgesetzten haften mit Ehre und Stellung für jedes Unrecht, wozu sie Oberflächlichkeit, Gunst, Mißgunst und andere Nebenrücksichten bei Verfassung oder Begutachtung der Qualifikations-Nachweisungen verleiten sollten. Wahrheit und offene Sprache muß den Inhalt der Qualifikations-Nachweise kennzeichnen; sie sollen gründlich und vollständig mit Vermeidung allgemeiner und unbestimmter, überschwänglicher und verletzender Ausdrücke in treffenden Schlagworten abgefaßt und zur richtigen Beurtheilung des Betreffenden selbst für jene Vorgesetzten ausreichen, welche den Beschriebenen nicht persönlich kennen.

Vermischtes.

Unfälle. Am 25. Abends verunglückte auf der Strecke Frankfurt—Wiesbaden bei der Station Kastel der 10 Uhr 40 Min. von Frankfurt abgegangene Schnellzug. Es wird darüber berichtet: Die Maschine entgleiste kurz nach dem Uebergang Kastel—Kostheim, wie angenommen wird, in Folge von Weichenbruch. Die Gleisanlage ist auf ca. 100 Meter total zerstört. Die Maschine stürzte um, liegt auf der rechten Seite, sperrt drei Gleise und ist nebst dem anhängenden Packwagen vollständig zertrümmert. Maschinenführer Georg Hartmann von Kastel, Vater von fünf Kindern, wurde getödtet; Heizer Peter Rath und Zugführer Hause sind schwer verletzt. Von den Zugsinsassen wurde nur ein Reisender aus einem Abtheil 2. Klasse verletzt. Der Materialschaden ist sehr bedeutend. Sämmtliche Schnell- und Personenzüge in beiden Richtungen lagen auf den Stationen und erlitten stundenlange Verspätungen, da bis Hochheim nur ein Gleis fahrbar war; die Züge mußten übersetzt werden. Der amtliche Bericht der Kg. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. sagt: „Die Ursache der Entgleisung ist noch nicht bestimmt festgestellt. Es gewinnt den Anschein, daß der Zug zu schnell gefahren und die Zuglokomotive in der Gleiskurve auf die äußere Schiene aufgestiegen ist. Welche Umstände hierbei insgesammt mitgewirkt haben, wird durch die sofort eingeleitete Untersuchung ermittelt werden."

— Ueber eine andere Entgleisung eines Eisenbahnzugs ist aus Königsberg i. Pr., 27. Juli, amtlich wie folgt berichtet worden: Gestern, 26. Juli, entgleiste der auf der Strecke Königsberg bis Tilsit verkehrende Personenzug Nr. 905 an der geöffneten Eisenbahndrehbrücke bei Schelecken. Die Brücke, sowie Lokomotive, Post- und Packwagen sind beschädigt. Der Lokomotivführer ist durch Dampf, nicht lebensgefährlich, verbrüht. Reisende sind nicht verletzt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen und Uebersetzen der Reisenden mittels Kähnen aufrecht erhalten, der Güterverkehr über Tilsit-Insterburg-Königsberg vermittelt. Dauer der Verkehrsstörung unbestimmt.

Einen schrecklichen Tod hat der Lokomotivführer Georg Hartmann, ein allseits beliebter Mann, bei dem Unglücksfall bei Kastel (siehe oben) gefunden. Die Lokomotive seines Zuges, die sich hochkant aufgestellt hatte, schlug seitwärts um, dabei ihren Führer unter sich begrabend, während der Heizer durch den Ruck von der Maschine geschleudert wurde. Dem Hartmann, den man erst nach mehrstündiger Arbeit unter der Maschine hervorschaffen konnte, wurde durch das aus der Lokomotive entströmende heiße Wasser der ganze Kopf verbrüht. Der Aermste wäre vielleicht zu retten gewesen, wenn nicht das Einzwängen seines Armes zwischen den Führungshebel der Lokomotive das Hervorziehen unter der Maschine verhindert hätte. In seiner Todesangst rief Hartmann: „Hackt mir meinen Arm ab und rettet mich für meine Frau und Kinder!" Möge die Familie des Braven reichen Trost und hinlängliche Unterstützung finden!

Brand eines Eisenbahnwagens. Aus Budapest, 24. Juli wird gemeldet: Gestern Nachmittag gerieth ein Wagen der elektrischen Untergrundbahn während der Fahrt in Brand. Der wenigen Insassen bemächtigte sich eine furchtbare Panik, doch konnten sie in einer Zwischenstation den Wagen verlassen. Der Zugführer stürzte von der Maschine und brach beide Arme. Der Wagen ist vollständig verbrannt, auch ein Nachbarwagen schwer beschädigt. Der Verkehr auf der Untergrundbahn wurde polizeilich bis auf Weiteres gesperrt. —

Das „Signal-Korps" in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Der „Electrical Engineer" hat kürzlich den Jahres-Rapport des Generals Greeley, Chefs des „Signal-Korps" der Armee der Vereinigten Staaten, veröffentlicht. Wir entnehmen demselben die folgenden interessanten Mittheilungen. Ganz besondere Vortheile hat die Anwendung des Zweirads bei Wiederherstellung beschädigter Telegraphenlinien geleistet. In einem Falle war die Beseitigung einer Leitungsstörung in einer Entfernung von 4 Kilometer von der Telegraphenstation mit Hilfe des Zweirades in kürzerer Zeit erfolgt, als sonst zur Ausrüstung einer Hilfskolonne nöthig gewesen war. Bei der Station Taylor's Ranch (Utah) sind durch die Anwendung des Zweirades im Laufe eines Jahres so hohe Ersparnisse erzielt worden, daß dessen Beschaffungskosten damit vollständig gedeckt werden konnten. Das „Signal-Korps" hat sein besonderes Augenmerk auf die Einrichtung fliegender Telegraphen-Abtheilungen gerichtet und diese mit den neuesten Apparaten ausgerüstet, um sie in den Stand zu setzen, allen Bedürfnissen der Praxis genügen zu können. Als Stationen für die fliegenden Telegraphenkolonnen gelten Fort Riler (Kansas), Fort Grant (Arizona), Fort Sam Houston (Texas), Fort Leaverworth (Kansas) und Presidio de San Francisco (Californien). Während des verflossenen Jahres sind größere Versuche und Uebungen mit tragbaren Vorrichtungen zum selbstthätigen Auslegen und Wiederaufrollen von Drähten und Kabeln nach markirten Vorposten unter Benutzung von Zweirädern angestellt und mit Erfolg durchgeführt worden. Mit derselben Einrichtung sollen nunmehr einige Transportwagen zum Auslegen von Vorposten-Kabeln versehen werden und man hofft damit ebenso gute Ergebnisse zu erzielen, wie mittels des Zweirades. Das „Signal-Korps" wird damit angeblich über ein allen übrigen Ländern überlegenes Material verfügen, welches neben den sonstigen Vorzügen den Beamten gestatten wird, sowohl bei Herstellung der Linie, wie auch beim Abbruch derselben im beständigen Verkehr mit ihrer Operationsbasis zu bleiben. Die Uebermittelung von Nachrichten für den Felddienst würde eintretenden Falls von den Zweirädern oder von den Kabelwagen aus stattfinden können. Der Unterricht für die Mannschaften des „Signal-Korps" dauert im Ganzen 6 Monate; davon kommen 4 Monate auf die theoretische Ausbildung und 2 Monate auf die praktischen Uebungen. Die Lehrstunden umfassen den Unterricht in der Elektrizitätslehre, der Telegraphie, der Telephone, der militärischen Zeichengebung, im Planzeichnen, in der Herstellung von Karten und Photographien; die Ausbildung ist so vorzüglich, daß jeder Mann nach beendigtem Unterricht sowohl als Signalist wie als Telegraphist verwendet werden kann.

(D. Verk.-Z.)

Ein Schnellzug ersten Ranges. Einer der besten zur Zeit verkehrenden Schnellzüge ist in jeder Beziehung der sogenannte Luxuszug Wien-Karlsbad der österreichischen Staatsbahnen. Der Zug besteht aus 2—3 vierachsigen Personenwagen 1. Klasse, einem vierachsigen Speisewagen und einem dreiachsigen Gepäckwagen mit Lenkachsen, und wird durch die neuen $^2/_4$ gekuppelten Verbund-Schnellzuglokomotiven Bauart Gölsdorf von Wien bis Eger und zurück gefahren. Von der Gesammtfahrzeit von 419 Minuten sind für Anhalten, Aufenthalte, Ingangbringen, Langsamfahren mindestens 40 Minuten abzusetzen, so daß sich für die 456 Kilometer lange Strecke eine durchschnittlich reine Fahrgeschwindigkeit von etwa 72 Kilometer in der Stunde ergiebt. Sie stellt eine vorzügliche Fahrleistung dar, wenn beachtet wird, daß die Bahn größtentheils eingleisig ist, fast die Hälfte in Steigungen bis 10 pro Mille liegt, von welchen zwei etwa 60 Kilometer lang sind, und daß Krümmungen von 380 Meter Halbmesser, stellenweise von 475 Meter häufig vorkommen. Die Personenwagen haben Seitengänge und je fünf Abtheile 1. Klasse mit geschmackvoller und sehr bequemer Ausstattung. In der Wand zwischen je zwei Endabtheilen sind Verbindungsthüren angebracht, welche geöffnet werden können, um einen größeren Raum herzustellen. An diesen Thürwänden stehen an Stelle der Sitzbänke in jedem Abtheile zwei Sessel, welche die Zwischenthür freilassen. An jedem Wagenende befindet sich ein Abort und ein Waschraum. Die Gangart der Wagen ist vorzüglich, wozu die unter den Federgehängen angebrachten kleinen Spiralfedern durch Aufnahme der Zitterbewegungen erheblich beizutragen scheinen.

„Undank ist der Welt Lohn". In einem Orte des badischen Unterlandes erzählt man sich folgendes belustigende Vorkommniß. Ein Bediensteter der Gemeinde hatte sich Eingriffe in die ihm anvertraute Kasse gestattet und kam deshalb vor das Gericht. Seinem Vertheidiger gelang es aber durch eine glänzende Rede, ein Nichtschuldig herbeizuführen. Als Hauptgrund führte der betreffende Vertheidiger die totale Unfähigkeit des Angeklagten zur Führung des Amtes an und stellte überhaupt seinen Klienten als etwas einfältig und tölpelhaft hin. Der Freigesprochene wurde nun in seinem Orte vielfach gehänselt und soll deshalb gegen seinen Vertheidiger eine Ehrenbeleidigungsklage erheben.

Digitized by Google

Ein Packet, das davonlief. In England kann man Hunde mit der Packetpost versenden. Vor ein paar Tagen nun wurde in London auf dem Manchesterbahnhof ein etwas störriger Hund eingeliefert, um so befördert zu werden. Karo fand an der Sache wenig Geschmack und im Handumdrehen war er sein Halsband los und stürmte zum Bureau hinaus. Hinter ihm drein ein pflichteifriger Beamter, der aus Leibeskräften brüllte: „Haltet den Hund! Haltet den Hund! Er ist ein Packet!" Das Packet verschwand aber und ward nicht wieder gesehen! —

Literarisches.

Geschichte der Main-Neckarbahn. Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung des Betriebes der Main-Neckarbahn am 1. August 1846. Auf amtliche Veranlassung verfaßt von Ferdinand Schreyer. 1896. Druck der Herbert'schen Hofbuchdruckerei Darmstadt.

50jährige Jubiläen von Eisenbahnen in Deutschland sind ja keine Seltenheiten mehr, können doch unsere ältesten Bahnen schon auf ein 60jähriges Bestehen zurückblicken. Gleichwohl bietet der 50. Jahrestag der Main-Neckarbahn wie die Vergangenheit dieser Bahn überhaupt soviel des Interessanten und eisenbahngeschichtlich Merkwürdigen, daß man das Erscheinen einer textlich wie bildlich so vorzüglich ausgestatteten Schrift nur freudig begrüßen muß. Der Herr Verfasser wird darin das beredteste Lob für die große Mühe seiner Arbeit erblicken können. — Leider ist es uns an dieser Stelle mit Rücksicht auf den vorhandenen knappen Raum nicht möglich, ausführlich auf den Inhalt einzugehen. Derselbe erstreckt sich auf folgende Gegenstände: 1. Vorgeschichte; 2. Ausführung der Main-Neckarbahn; 3. Probefahrten; 4. Chronik der 50 ersten Betriebsjahre; 5. Vertragsverhältnisse zu den Anschlußbahnen; 6. Betriebsergebnisse und Anhang. — Eine größere Anzahl graphischer und zeichnerischer Darstellungen, sowie eine Uebersichtskarte der M.-N.-B. tragen viel zur Veranschaulichung des Textes bei. Aus der Chronik ersehen wir, daß am 16. August des Eröffnungsjahres 1846 zwei Maschinen über die Drehscheibe in Frankfurt wegen ungenügender Beleuchtung der Brückenbaustelle hinausgefahren sind, wobei 1 Heizer erdrückt wurde und bedeutender Materialschaden entstand. Es ist das unseres Wissens der erste größere Unfall auf Deutschen Bahnen. Am 23. September 1848 stürzten 2 Lokomotiven und 10 Wagen eines Leerzuges vom Bahndamm bei Weinheim in Folge Aufreißens der Schienen und Schwellen und Untergrabung des Gleises durch Aufständische. Am 18. Mai 1849 mußte südlich von Heppenheim der Betrieb wegen des badischen Aufstandes ganz eingestellt werden. Am 1. Mai 1853 schon erfolgte die Aufhebung der IV. Wagenklasse, worauf man in Preußen noch heute vergeblich wartet. In Folge der Kriegsereignisse 1866 wurden die Fahrten zwischen Frankfurt und Darmstadt bis 30. Juli ganz eingestellt, und am 1. Januar 1867 trat an Stelle des Frankfurter Senats das Kgl. Preuß. Ministerium für Handel und Gewerbe und öffentl. Arbeiten als Aufsichtsbehörde der M.-N.-B. —

Wir müssen uns vorläufig mit diesem kurzen Auszug aus der reichhaltigen Chronik begnügen und bemerken nur noch, daß die Denkschrift auch das Bildniß des um die M.-N.-B. hochverdienten langjährigen Präsidenten derselben, Herrn Lichthammer ziert.

Vereinigte Eisenbahn-Routen- und Lademaß-Karte von Mittel-Europa, gezeichnet von E. Winkler, Transportdirektor der K. Sächs. Staats-Eisenbahnen. Ausgabe 1896. Preis 2,50 Mk. Dresden, Adolf Urban.

In altbewährter, gediegener Ausstattung stellt sich uns, mit den neuesten Ergänzungen, auch die diesjährige Ausgabe dar und sei wiederum bestens empfohlen.

Briefkasten.

H. in B. Wenn Sie die Zeitung durch die jetzige Vermittelungsstelle (im vorliegenden Falle ist es wohl der Bezirksverein) regelmäßig zu spät erhalten, so empfiehlt sich der direkte Bezug durch die Ortsgruppe. Die in Betracht kommenden Portokosten sind bei größerer Betheiligung geringe. — **C. Sch. in B.** Betrag eingegangen! Die Kautionsangelegenheit kommt hoffentlich auf dem Verbandstage ein gutes Stück vorwärts. Wie Sie empfinden auch viele Andere die Nothwendigkeit geeigneter Maßnahmen. Auf Ihre Darstellung kommen wir zurück. — **Ehrlich.** Wenn es der Raum gestattet, in nächster Nummer. Vielleicht thun wir aber jenem Jahrmarktston überhaupt zu viel Ehre an! — **M. in H.** Der „Expeditions-Hilfsarbeiter"-Titel wird wohl auch noch einmal verschwinden. —

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Es gereicht uns zur großen Freude, schon jetzt konstatiren zu können, daß unsere Einladung auf fruchtbaren Boden gefallen ist. In Folge der vielen Anfragen verfehlen wir nicht, nochmals auf die Spezialisirung der Kosten in Nr. 26 Seite 298 der Verkehrs-Blätter hinzuweisen. Auch in den Beilagen der Nrn. 11, 12, 13/96 der Verkehrs-Blätter sind die Vertragsgeschäfte, sowie die Sehenswürdigkeiten aufgeführt; außerdem sind wir gerne bereit, jedem Theilnehmer unser besonderes Lieferantenbuch mit speziellem Verzeichniß aller Sehenswürdigkeiten unentgeltlich auszuliefern. Wir machen ferner darauf aufmerksam, daß der größte Theil der Sehenswürdigkeiten unentgeltlich zu besichtigen ist. — Das Marine-Panorama hat für einen gemeinschaftlichen Besuch 60 Proz. Ermäßigung, das Sedan-Panorama 50 Proz. Ermäßigung gewährt. Wir haben uns weiter gestattet, um den sächsischen, österreichischen und süddeutschen Kollegen unsere vollste Sympathie zu beweisen, die Herren Gesandten der einzelnen Länder, sowie auch die hier bestehenden einzelnen Landsmannsvereine zum Festkommerse einzuladen, und haben an Stelle der beurlaubten Herren Gesandten die Herren Geschäftsträger ihr Erscheinen zugesagt.

Wenn wir uns gestatten dürfen, so sprechen wir den Wunsch aus, dem Festkommers möglichst in Uniform beiwohnen zu wollen. Wir werden übrigens die Freude haben, auch einige Berufsgenossen aus Italien bei uns als Gäste zu sehen. Besonders zu Ehren der Brudervereine wird die Lieblingskapelle Sr. Majestät des Kaisers unter ihrem bewährten Leiter, dem Königlichen Musikdirektor Möller ausnahmsweise 26 Fanfarenbläser stellen, so daß gegen 60 Mann die Kommersmusik ausführen. Das Königliche Polizei-Präsidium zu Potsdam hat außerdem gestattet, daß der Verband nach dem Verlassen des „Neuen Gartens" mit Musikbegleitung durch die Allee, Spandauer-, Mauer- und Obelisken-Straße nach dem Versammlungslokal „Café Sanssouci" marschiren darf. Das sonst um die Mittagszeit geschlossene Reichstagsgebäude wird ebenfalls ausnahmsweise dem Verbande geöffnet, weshalb das gemeinschaftliche Mittagsmahl am Sonnbend, den 8. August bereits um 12 Uhr stattfindet. Das Zusamentreffen in der Gewerbe-Ausstellung, Abends 8 Uhr am Freitag, den 7. August, erfolgt im Orientbogen des Weltmusikhauses von Schippanowski im Vergnügungspark. Am Montag, den 10. August, unternimmt der unterzeichnete Vorsitzende eine Urlaubsreise nach Kiel, Kaiser Wilhelmskanal, Helgoland, Cuxhaven, Hamburg, Hannover, nach dem Harz und bietet sich als alter Marine-Obermaat den mitreisendn Kollegen als Führer an.

Berlin, den 24. Juli 1896. **Der Bezirksvorstand.**
Scharr, Vorsitzender.

Bezirk Berlin.

Den Herren Theilnehmern am VI. Verbandstage zur gefälligen Kenntniß, daß die Königliche Eisenbahn-Direktion Berlin je einen Sonderzug von Berlin-Lehrter Bahnhof nach Spandau, Abfahrt am 9. August, 9.20 V. und von Potsdam nach Berlin, Abfahrt 1.50 Nachts gegen Lösung **einfacher Vorortkarten III. Kl.** zur Verfügung gestellt hat. Wir bitten die Abfahrtszeit pünktlich einzuhalten.

Scharr, Vorsitzender.

Infolge der uns zugegangenen Anmeldungen sind bis heute nachstehende Logis gemiethet worden:

		Wohnung:
1.	Schlüsselberger, Ober-Offizial, Wien.	Königgrätzerstr. 101 bei Gantz
2.	Fieber, Magazin-Vorstand, Wien.	„ „ „ „
3.	Enders, Offizial, Wiener Neustadt.	„ „ „ „
4.	Sobota, Offizial, Pilsen.	„ „ „ „
5.	Mayerhofer, Offizial, Wien.	„ „ „ „
6.	Bayer, Offizial, Serajevo.	„ „ „ „
7.	Kaltofen, Stations-Assistent, Bautzen	
8.	mit Frau.	„ „ „ „
9.	Merganz, Adjunkt, Dux	
10.	mit Frau.	„ „ Helmecke
11.	Münzner, Bahnh.-Insp., Kratzau.	Schönebergerstr. 33 bei Jaenicke
12.	Moch, Bahnh.-Insp., Stauchitz.	„ „ „ „
13.	Kretzschmar, Bahnh.-Insp., Weivert	
14.	mit 1 Angehörigen.	„ „ „ „
15.	Unruh, Lokomotivführer, Neustettin.	„ „ „ „
16.	Florey, Stations-Assistent, Frohburg.	„ „ „ Manthey
17.	Uhlemann, Stat.-Assist., Leipzig-Plagwitz.	„ „ „ „
18.	Koch, Stat.-Assist., München-Gladbach.	„ „ „ „
19.	Dittes, Stat.-Verw., Schwackenreute.	„ „ „ „
20.	E. Frey, Betr.-Assistent, Basel.	„ „ „ „
21.	Aschenbach, Eisenb.-Beamter, Klingenthal.	„ „ „ „
22.	Kreyßig, Betr.-Sekretär, Chemnitz.	„ „ b. Dr. Krüger
23.	Pönitz, Betr.-Sekretär, Chemnitz.	„ „ „ „
24.	Bach, Stat.-Assistent, Chemnitz.	„ „ „ „
25.	Klöden, Stat.-Assistent, St. Egidien.	„ „ „ „
26.	Clarus, Stat.-Assistent, Oker	
27.	mit Frau.	Bernburgerstr. 17,I bei Burkhardt
28.	Hörner, Stat.-Kassen-Rend., Straßburg i. E.	Schönebergerstr. 33,II bei Kohhultz.
29.	Lindner, Güter-Exped.-Vorst.,	„ „ „
30.	Melcher, Stat.-Diätar, Herbesthal	
31.	mit Bruder.	„
32.	Hammerschmidt, Betr.-Sekr., Zwickau	
33.	mit Frau.	Königgrätzerstr. 101 bei Gantz
34.	Burkhardt, Exp.-Ass., Baden-Baden.	Köthenerstr. 21, III bei Jentzsch
35.	Joachimsthal, „	Nienburg, Böhm. „ „ „ „
36.	Parsche, Exp.-Assist.,	„ „ „ „ „ „

Digitized by Google

37. Kurowski, Ober-Offizial, Wien. Friedrichstr. 249,III bei Schultz
38. Hüttig, Bahnh.-Insp., Bautzen. Köthenerstr. 21,III bei Jentzsch
39. Schmidt, Stat.-Assist., „ „ „ „ „
40. Zschornack, Betr.-Sekr., Dresden. Schönebergerstr. 33,I b. Kreutzcamp
41. Otto, Stat.-Aufseher, Neumühle. Wormserstr. bei Pastor Faber
42. Knüpfer, Bur.-Assistent, Dresden. Friedrichstr. 249,III bei Schultz
43. Schmalz, „ „ „ „ „
44. Vo'k, Exped.-Assistent, Karlsruhe. „ „ „ „
45. Günther, Stat.-Assist. I. Kl., Plauen. „ „ „ „
46. Haeußer, Stat.-Vorst., Bensheim. Schönebergerstr. 33 b. Kreutzcamp
47. Zesch, Schirrmeister, Hohenstein
48. mit Frau. Nostitzstr. 28,III bei Schönbeck
49. Schlehau, Stat.-Assist. I. Kl., Plauen. Friedrichstr. 219,III b. Schultz
50. Ficker, Bodenmeister, Plauen. „ „ „ „
51. Richter, Aufseher, Neuendorf. „ „ „ „
52. Haefner, Betr.-Sekr., Karlsruhe. Königgrätzerstr. 101,III b. Perlitz
53. Jungaberl, „ „ „ „ „
54. Hiller, Lokomot.-Führer, Neustettin
55. mit Frau. Friedrichstr. 250,III bei George
56. Muscat, Zugführer, Hamburg
57. mit Frau. „ „ „ „
58. Lederle, Betr.-Sekr., Karlsruhe
59. mit Frau. Hedemannstr. 1,I bei Schäfer
60. Sagner, Stations-Chef, Böhm. Brod
61. mit Frau
62. und Tochter. Zietenstr. 23 bei von End
63. Fränzel, Arth., Bur.-Vorst., Wien. Hedemannstr. 1,III b. Mühlfort
64. Rick, Wolfgang, Ober-Offizial, Wien. „ „ „ „
65. Karasek, Ober-Ingenieur, Wien. „ 1,I bei Schäfer
66. Spitzer, Rudolf, Offizial, „ Wird noch mitgetheilt.
67. v. Fontane, Assistent, Wien. Zietenstr. 23, part. bei von End
68. Häring, Eisenbahn-Beamter, Wien. Friedrichstr. 250,III bei George
69. Schierl, Revident, Wien. „ „ „ „
70. Bollheimer, Exped.-Assistent, Karlsruhe. Zietenstr. 23 bei von End
71. Herrmann, Eisenb.-Sekr., Dresden
72. und Frau. Bülowstr. 54, part. bei Daebel
73. v. Aschoff, Direktor, Hannover. Wird noch mitgetheilt.
74. Schwitzky, Stat.-Assist., Hannover. Friedrichstr. 250,II bei Seiffert
75. Lindner, „ „ „ „ „
76. Harmening, Stat.-Vorst., Buchholz. „ „ „ „
77. Wurzinger, Kontroleur, Wien. Kommandantenstr. 65,II bei Wolff
78. Müller, Revisor, Karlsruhe. „ „ „ „
79. Bock, Stat.-Assistent, Warnsdorf. Friedrichstr. 250 bei Seiffert
80. Kahle, Betr.-Sekretär, Dresden. „ „ „ „
81. Gareis, Ober-Expeditor, Amberg. Potsdamerstr. 108,I bei Kübber
82. Lubberger, Stat.-Vorst., Neulußheim. Kurfürstenstr. 163,II b. Bahn
83. Pfeifer, Stat.-Verw., Hockenheim. „ „ „ „
84. Grimm, Eisenb.-Sekr., Plochingen. „ „ „ „
85. Kretschmer, Stat.-Vorst., Arzweiler. Wird noch mitgetheilt.
86. Claus, Stat.-Assistent, Leisnig. Friedrichstr. 250,II bei Seiffert
87. Schulze, „ Wittenberge. „ „ „ „
88. Wolf, Stat.-Vorst., Schoppinitz. „ „ „ „
89. Lorenz, Bahnmeister, Schönberg i. S. Kurfürstenstr. 163,II b. Bahn
90. Arnold, Bodenmeister, „ „ „ „
91. Hessel, Betr.-Sekretär, Leipzig. Friedrichstr. 250,II b. Seiffert
92. Riedel, Bahnmeister, Leipzig. „ „ „ „
93. Morawetz, Eisenb.-Beamter, Wien. Kurfürstenstr. 10,III b. Steinhaus
94. Altherr, techn. Betr.-Sekr., Chemnitz. „ „ „ „
95. Corleis, Stat.-Verw., Bettweiß. Kommandantenstr. 65,II bei Wolff
96. Kreis, Eisenbahn-Sekr., Northeim. „ „ „ „

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Auf dem Wege nach Berlin! Wenn diese Zeilen in die Hände der Leser gelangt sind, ist wohl der größte Teil der Herren Kollegen, die der freundlichen Einladung von Berlin und dem dringenden Appell von der Reichshauptstadt gefolgt sind, schon reisefertig und bereit zum Aufbruch gen Norden. Mancher auch hat bereits die heimischen Penaten verlassen und in ungeduldiger Erwartung der Dinge, die er da sehen und hören wird, die roth-gelben Grenzpfähle passirt. So sehen wir denn Dank der wirklich sehr anerkennenswerthen Loyalität unserer Generaldirektion in der Förderung unserer Vereinsbestrebungen bereits eine große Schaar badischer Flügelradler im Aufbruch gegen Berlin, mit berechtigterer Zuversicht als jene bewaffneten Spaziergänger aus dem Westen, die vor 26 Jahren der Hauptstadt von Preußen — Deutschland einen Besuch abstatten wollten. In dankbarer Erinnerung an die Wiederkehr jener glorreichen Zeit, ohne deren glücklichen Verlauf wir Eisenbahner wahrscheinlich heute nicht auf der auch für uns auf blutiger Wahlstatt geschlagenen Mainbrücke nach des Deutschen Reiches Hauptstadt zu unseren Verbandskollegen marschiren könnten, sollte keiner der Kollegen, dem die Zeit es irgendwie gestattet, versäumen, dem Kaiserdenkmal auf dem sagenumwobenen Kyffhäuser einen Besuch abzustatten. Die Gelegenheit dazu ist günstig und sollte sie keiner, namentlich wenn er als alter Soldat gar sein Scherflein zu diesem imposantesten Wahrzeichen deutscher Mannestreue beigetragen hat, unbenutzt vorübergehen lassen. Der Eindruck wird ein unauslöschlicher sein. Daß es meinen Kollegen dort und in der Reichshauptstadt gefallen und ihnen an Belehrung, Unterhaltung und Wissenswerthem Alles das zu Theil werden möge, was ich mit ihnen erhoffe, das wünsche ich aufrichtig, und so rufe ich denn aus frohem Herzen:

Auf Wiedersehen am grünen Strand der Spree!

Haefner, 1. Vorsitzender.

(Eingesandt.) Wenn die Hauptversammlung bis jetzt nicht einberufen worden ist, so rührt dies dem Vernehmen nach allein daher, daß mehrere Bezirksvereine bis jetzt keinen Jahresbericht erstattet haben. Der Hauptvorstand hatte demgegenüber zwei Wege offen: entweder konnte er ohne Geschäftsbericht d. h. mit leeren Händen vor die Hauptversammlung treten und dieser alles Weitere überlassen, oder er überschritt zwar den satzungsmäßigen Zeitpunkt für die Einberufung derselben, bot ihr dann aber auch das, worüber sie nach den Satzungen an erster Stelle zu verhandeln hat. Der Hauptvorstand hat sich für die letzte Alternative entschieden. Eine Satzungsverletzung trat im einen wie im anderen Falle ein, ohne daß der Hauptvorstand für sie haftbar gemacht werden konnte. Wer will ihm verargen, daß er das nach seiner Meinung kleinere Uebel gewählt hat? Wer will ihm verdenken, daß er einen Geschäftsbericht zu erstatten wünscht, weil von dessen Vorhandensein seine Entlastung abhängt?

Wenn der Hauptvorstand gegenüber den in den D. V.-Bl. an ihn ergangenen Anregungen ꝛc., obwohl demselben die Annahme einer Verschuldung auf seiner Seite zu Grunde lag, bisher Zurückhaltung beobachtet hat, so darf man wohl unterstellen, daß dies aus Rücksichtnahme auf die im Rückstande befindlichen Bezirksvorstände geschehen ist.

Man darf wohl annehmen, daß die letzteren nunmehr ihre Jahresberichterstattung **bald** nachholen, damit der Hauptvorstand nicht länger in Allem und Jedem gehemmt ist und die Hauptversammlung im September stattfinden kann.*) Im August wird sie wegen des Verbandstages doch schwerlich mehr abgehalten werden können. Einer, der dem Hauptvorstande nicht angehört.

*) Nach dieser Darlegung sehen wir die verschiedenen uns noch vorliegenden Einsendungen vorläufig als erledigt an. D. Schriftl.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.** **Hand-Apparat „Triumph"** } mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** ꝛc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien ꝛc. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der

Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.

Kautionen

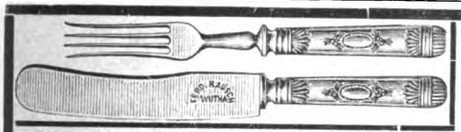
ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryffel, Pirna.**

Digitized by Google

Damenkleiderstoffe

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.



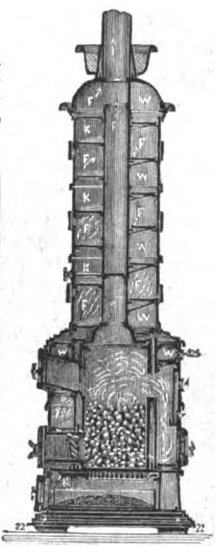
Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar, Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert
Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. 5 bis 50.
Ferd. Rausch-Wutha, Thür.
Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.
Katalog umsonst und postfrei.

Circulir- und Spiralofen

„Victoria"
auf Dauerbrand eingerichtet
für grosse Räume, wie Werkstätten, Wartesäle, Turnhallen, Lokomotiv-Schuppen etc.
auch in glatt.

Billigste Heizung.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Geringer Kohlenverbrauch.
Durchdringende Lufteirculation und Fussbodenwärme.

Die Victoria-Oefen werden in 5 Grössen hergestellt und erhöht die grösste Nummer die Temperatur eines Raumes von 3200 Cubikmeter um 10° Cels.



Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei
Leipzig-Plagwitz, 24.

Gedächtnis

Die **„Bayerischen Verkehrsblätter"** (Organ des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins) schreiben in No. 4 vom 15. Febr. 1896: Erstaunlich sind die Erfolge, welche Herr L. Pöhlmann, München, Weinstr. 6, in der von ihm erfundenen und geübten Methode der Gedächtnislehre zu verzeichnen hat. Ein „gutes" Gedächtnis ist in der heutigen Zeit stets gesteigerter und sich steigernder Ansprüche an das Mass des Wissens jedes Einzelnen, sei er nun Beamter, Kaufmann, Militär oder Angehöriger welchen Berufes nur immer, ein Haupterfordernis zu sicherem Vorwärtskommen und zur Vollerfüllung der vielseitigen Pflichten des Berufs. Der Vorzug nun, ein solches sich zu erwerben und dauernd zu besitzen, ist mit der auf wissenschaftlicher Grundlage basierenden Pöhlmann'schen Methode leicht und in kurzer Zeit zu beschaffen. Wir halten es daher für angezeigt, gerade unsere Berufsgenossen auf die aus nur fünf Lektionen bestehenden Kurse der „Gedächtnislehre" (auch brieflich mit gleichem Erfolge) aufmerksam zu machen. Prospect mit Zeugnissen nebst zahlreichen Zeitungsrecensionen gratis und franco durch **L. Pöhlmann, Finkenstrasse 2, München B. 24.**

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Vorkursus: October. **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.
Bauhandwerker, sowie **Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.**
Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.
No. 11.

1 fein hohlgeschliffenes Rasirmesser von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 hochf. Taschenmesser m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur M. 1.20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

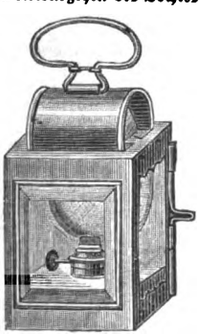
Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Stein-Nickel-Blende versehen. Von 5 Stück an franco.

Mauerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Bitte!

Wer würde jungem Beamten baldigst die Summe von 150 Mk. gegen gute Zinsen u. Sicherheit auf 1 Jahr gegen pünktl. Rückzahl. leihen? Gefl. Angeb. unter H. E. bef. die Geschäftsst. d. Ztg.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Kaution und **Darlehen** auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Expeditionshilfsarbeiter

auf mittl. Bahnhof, Bez. Dresden A., wünscht **mit Kollegen** der Hauptkassenverwaltung **od. der** Verkehrskontrole zu tauschen. **Werthe** Offerten unter **H. K. 96** in die **Exped. d.** Blattes erbeten.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894. **Silberne Medaille** Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

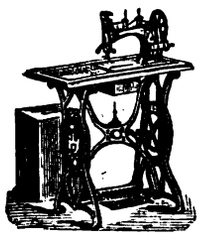
Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Sieg der deutschen Arbeit!



Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine **„Germania"** mit **50 Mk.**
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine **„Berolina"** mit **60 Mk.**
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

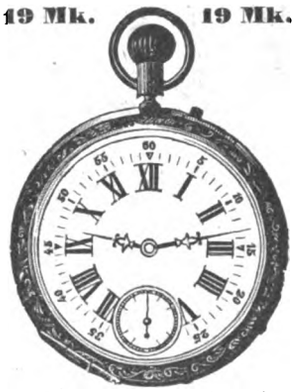
G. Wollner & Co.,

Berlin W., Taubenstr. 10.

Uniformen und **Ausrüstungsstücke** jeder Art; **elegante Herren-Kleidungsstücke** nur nach Maaß unter Garantie **guten Sitzes** und **echter Stoffe** in **kürzester Lieferungsfrist.**
Ratenzahlungen gestattet. — Preislisten und Stoffproben kostenlos.
Für die Herren Mitglieder des D. E.-V.-V. vereinbarte Preisermäßigung lt. Lieferantenbuch, Seite 16.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. **19 Mk.**



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und **franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Pianinos

von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

EMMER-

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und Kautionen. Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.**, Culmstr. 24.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

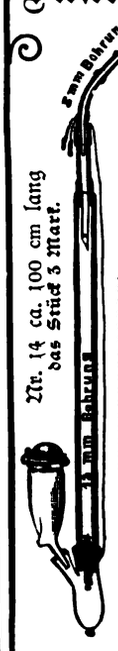
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u.-Bedingungen.

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen.
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00, 1,50 das
Sanitäts-Tabak von 0,75, 1,00, 1,50, 2,00, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung 20 Jahre Garantie!

Inhalt: Zur Frage der Gehalts-Aufbesserung in Preußen. — Ueber Wagenmangel und Wagenausnutzung. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Prüfungswesen. — Vermischtes. — Literarisches. — Briefkasten. — Vereins-Bekanntmachungen. — Anzeigen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Vereins-Nachrichten.

Fünfter Jahresbericht

des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Erstattet vom Vorsitzenden des Verbandsvorstandes, Eisenbahn-Sekretär Fischer in Chemnitz.

Im abgelaufenen Jahre ist die Zahl der dem Verbande zugehörigen Vereine, wie im Vorjahr, unverändert geblieben.

Doch ist gegenwärtig der vor einigen Wochen mit ca. 600 Mitgliedern ins Leben getretene Landesverein der Reichs-Eisenbahn-Beamten in Elsaß-Lothringen mit dem Sitze in Straßburg i. E. dem Verbande beigetreten. Seine Vertreter werden den 6. Verbandstag bereits mit ihrer Anwesenheit beehren. Der Verbandsvorstand entbietet den elsaß-lothringischen Kollegen herzlichen Willkommengruß und spricht den Wunsch aus, daß dem Baume des Verbandes in ihrer Vereinigung ein gesund und kraftvoll emporstrebendes, frucht- und segenspendendes Reis entsprossen sein möge.

Mitgliederstand.

Vereine:	Mitgliederzahl 1894/95	Mitgliederzahl 1895/96	Zuwachs Zahl	Zuwachs %	Abnahme Zahl	Abnahme %
1. Verein badischer Eisenbahnbeamten	856	996	140	16,3	—	—
2. Eisenbahn-Beamten-Verein Darmstadt	255	240	—	—	15	5,9
3. Deutscher Eisenbahnbeamtenverein in Hannover	5530	7000	1470	26,6	—	—
4. Verein der Beamten der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen	5717	6261	544	9,5	—	—
5. Landesverein württemberg. Verkehrsbeamten	916	940	24	2,6	—	—
6. Oesterreichischer Eisenbahnbeamtenverein	2461	4066	1605	65,2	—	—
Verbandsmitglieder insgesammt	15735	19503	3783	24,0	—	—

Das größte Wachsthum weisen wie im Vorjahre auf der Oesterreichische Eisenbahn-Beamten-Verein und der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover, die auch weiterhin noch eine große Ausdehnungsfähigkeit besitzen.

Auch der Badische Verein, wie der Sächsische, verzeichnen ein erhebliches Anwachsen der Mitgliederzahl. Der erstere schreibt die erfreuliche Thatsache der besonderen Rührigkeit mehrerer Bezirksvereine, namentlich jener in Heidelberg und Offenburg zu.

Der Oesterreichische und der Sächsische Verein blicken auf eine 10jährige Thätigkeit zurück. Die Mitgliederzahl des letzteren ist während dieser Zeit von 2130 im ersten auf 6261 mit Ablauf des zehnten Vereinsjahres gestiegen.

Einen Rückgang zeigt leider der Eisenbahn-Beamten-Verein in Darmstadt, bei dem die Mitgliederzahl in Folge von Todesfällen, Versetzungen und Austritten um 15 abgenommen hat.

An Ehrenmitgliedern, außerordentlichen Mitgliedern ꝛc. weisen auf:

der Verein in Darmstadt . . . . 2 Ehrenmitglieder, 75 außerordentliche Mitglieder,
„ Deutsche Eisenbahnbeamtenverein in Hannover . . . . . 2 Ehrenmitglieder,
„ Oesterreichische Verein . . . . 30 unterstützende Mitglieder,
40 Mitglieder des Württembergischen Vereins gehören der Post- und Telegraphenverwaltung an.

Nach der Organisation gliedern sich

der Badische Verein . . . . in 9 Bezirksvereine — Ortsgruppen,
„ Deutsche Eisenbahnbeamtenverein in Hannover . . „ ? „ 180 „ (nicht angegeben)
„ Sächsische Verein . . . . „ 5 Bezirksvereine mit 71 Ortsgr. (Zuwachs: 10 Ortsgr.),
„ Württembergische Verein . „ 20 Bezirksvereine mit 64 Ortsgr. (Weniger: 12 Ortsgr.),
„ Oesterreichische Verein . . „ 28 Ortsgruppen (Zuwachs: 11 Ortsgr.)

Der Verein in Darmstadt trägt z. Z. noch einen überwiegend lokalen Charakter, strebt aber die Vereinigung mit dem hessischen Eisenbahn-Beamten-Verein zu einem Landesvereine an.

Ueber die hauptsächlichsten Wohlfahrtseinrichtungen der Vereine läßt sich aus den Kassenberichten die folgende Uebersicht (s. Ste. 158) zusammenstellen.

Der Badische Verein berichtet mit Genugthuung, daß die Generaldirektion der Großherzoglichen Staatseisenbahnen einem vor zwei Jahren von ihm eingereichten Gesuche um Errichtung einer Spar- und Vorschußkasse von amtswegen entsprochen und diese ins Leben gerufen habe, nachdem sich 1979 Mitglieder mit einem monatlichen Spareinlagenbetrage von 8047 Mk. zum Beitritte angemeldet hatten.

Die Leitung der Kasse ruht in den Händen eines Vorstandes, bestehend aus dem Vorsitzenden, dem Kassirer und deren Stellvertretern, einem Schriftführer, einem Buchhalter und 3 Beisitzern.

Den Vorsitzenden, Kassirer und deren Stellvertreter ernennt die Großherzogliche Generaldirektion, die übrigen 5 Vorstandsmitglieder wählen die Kassenmitglieder.

Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover bedauert zu Unterstützungszwecken nicht größere Mittel zur Verfügung zu haben, hofft aber mit der Zeit höhere Summen hierfür in den Haushaltplan einstellen zu können. In einigen besonderen Fällen sind besondere Vereinssammlungen eingeleitet worden, auch haben verschiedene Ortsbezirke weiterhin besondere Unterstützungen in Krankheits- und Bedürftigkeitsfällen gewährt.

Der nämliche Verein hat, weil sein Antrag zum Wiener Verbandstage (Ausbildung der Spar- und Darlehnskasse des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover zu einer Verbands-Darlehns- und Kautionskasse) von ersterem zurückgestellt wurde, in Bezug auf die Kautionsstellung für seine Mitglieder ein Abkommen mit der ersten Berliner Kautionsgesellschaft getroffen, woraus den Mitgliedern und dem Vereine Vortheile erwachsen.

Die Sterbekasse und die Pensionszuschußkasse des Vereins haben noch nicht eröffnet werden können, weil eine nochmalige Umarbeitung der Satzungen nöthig geworden ist.

Der Sächsische Verein hebt hervor, daß die Unterstützungskassen der Bezirksvereine mehr und mehr zu einer unentbehrlichen Einrichtung, zu einem Segen für den Stand geworden seien, durch welche in vielen Fällen drückende Noth und Sorge beseitigt oder gemildert wurde. In mehreren ungewöhnlichen Fällen, in denen es sich um Hinterlassene von Nichtmitgliedern oder um sehr hohe Unterstützungsbeträge handelte, denen die Mittel einer einzelnen Bezirks-Unterstützungskasse nicht gewachsen waren, traten auf Anregung des Hauptvorstandes die Bezirksvereine zu gemeinsamer Hilfe zusammen. Die Wirksamkeit der allgemeinen (Wittwen- und Waisen-) Unterstützungskasse hat erkennen lassen, daß das vom Vereine ohne besondere Leistungen gewährte Sterbefallgeld (nach 4jähriger Mitgliedschaft 60 Mk.) nicht selten der einzige und darum dringend begehrte Betrag ist, der den Hinterbliebenen zur Bestreitung der Beerdigungskosten ꝛc. zur Verfügung steht. Der Hauptvorstand leitet hieraus die ernste Mahnung ab, der Lieben in der Zeit für den Fall des oft unerwarteten Todes zu gedenken. In Bezug auf die besondere Wittwen- und Waisen- (Renten-) Kasse sagt der Bericht, daß es den Anschein habe, als werde deren Werth mehr und mehr erkannt. Im Württembergischen Vereine läßt die pünktliche Rückzahlung der Darlehen theilweise noch immer zu wünschen übrig und mahnt zur Vorsicht bei neuen Darlehnsgesuchen.

Der Oesterreichische Verein spricht die Hoffnung aus, daß seine Spar- und Vorschuß-Abtheilung, der die Mitglieder im Allgemeinen noch immer allzuwenig Interesse entgegenbringen, was bedauert wird, sich doch nach und nach im Interesse des Standes in zu wünschender Weise entwickeln werde.

Bedeutende indirekte Einnahmen für seine Wohlfahrtseinrichtungen hatte im Berichtsjahre wiederum der Sächsische Verein (12359,53 Mk.) aus wirthschaftlichen Unternehmungen, Geschenke und Sammelgeldern, Verwerthung von Sammelartikeln u. s. w. Insgesammt flossen diesem Vereine während der zehn

Digitized by Google

Verein.	Nähere Bezeichnung der Kassen.	Stand 1895/96	Stand 1894/95	Zunahme gegen das Vorjahr	Gewährte Unterst., Sterbegelder ꝛc. im Berichtsjahre	Gewährte Darlehen im Berichtsjahre	Gewährte Unterst., Sterbegelder ꝛc. insgesammt	Gewährte Darlehen insgesammt	Bemerkungen.
Badischer Verein (996 Mitgl.)	Allgemeine Vereinskasse, Reservefonds (a)	Mk. 2404,66	Mk. 1354,57	Mk. 1050,09	Mk. 300,00 für Rechtshilfe	Mk. —	Mk. 300,00 für Rechtshilfe	Mk. —	6. Vereinsjahr.
Eisenbahnbeamtenverein in Darmstadt (240 Mitgl.)	Allgemeine Vereinskasse	Kassenbericht nicht eingesendet.							
Deutscher Eisenbahn-Beamtenverein in Hannover (7000 Mitglieder)	I. Desgleichen (a)	7362,96	3711,21	3651,75	2600,45 f. Rechtshilfe und Inter.-Vertr. 582,07 Unterst.	—	6211,68 f. Rechtshilfe und Inter.-Vertr. 902,87 Unterst.	150,—	4. Vereinsjahr.
	II. Reservefonds (a)	2323,70	978,66	1345,04	—	—	—	—	4. Vereinsjahr.
	III. Spar- und Darlehnskasse (b)	5692,75	—	—	—	5885,00	—	—	Erstes Berichtsjahr.
	IV. Gesammtvermögen (a und b)	15379,41	4689,87	10689,54	—	—	—	—	4. Vereinsjahr.
Sächsischer Verein (6261 Mitgl.)	I. Unterstützungs- und Darlehnskassen der 5 Bezirksvereine (a)	24617,03	21811,68	2805,35	1713,55	16985,60	8230,33	89580,72	10. Vereinsjahr.
	II. Allgem. (Wittwen- u. Waisen-Unterstützungskasse des Landesvereins (a)	62439,12	55760,43	6678,69	3324,00	—	12174,00	—	5. Berichtsjahr.
	III. Wittwen- u. Waisen- (Renten-)Kasse des Landesvereins (b)	35263,50	25596,12	9667,38	302,01	—	522,34	—	4. Berichtsjahr. (Leistungen für die ersten 4 Jahre beschränkt durch Wartezeit.)
	IV. Allgemeine Kasse des Landesvereins, Reservefonds pp. (a)	43414,91	34232,23	9182,68	—	—	—	—	10. Vereinsjahr.
	V. Bezirkskassen (f. Vorträge, Büchereien, Geselligkeit, Verwalt.-Kosten pp.) (a)	4610,29	4570,07	—	—	—	—	—	10. Vereinsjahr.
	VI. Gesammtvermögen (a und b)	170344,85	141970,53	28374,32	—	—	—	—	10. Vereinsjahr.
Württembergischer Verein (940 Mitgl.)	Sterbe- und Renten- (Wittwen- und Waisen-)Kasse, zugleich Darlehns- und allgemeine Vereinskasse (a)	28165,93	22925,31	5240,62	Sterbegelder ꝛc. 1130,00 f. Rechtshilfe: 62,33	18577,23	Sterbegelder ꝛc. 4920,00 f. Rechtshilfe: 62,33	*) 56799,07	9. Vereinsjahr.
Oesterreichischer Verein (4066 Mitgl.)	I. Allg. Kasse u. Unterstützungsfonds (a)	fl. 4889,66	fl. 6156,79	fl. —	fl. 1800,00	fl. —	fl. 10637,00	fl. —	10. Vereinsjahr.
	II. Wittw.- u. Waisen- (Sterbegeldkasse (b)	13242,95	11806,86	1436,09	678,75	—	4029,48	—	"
	III. **) Pensionszuschußkasse (b)	Bestand: 17 Versicherungen über jährlich 3000 fl.			—	—	—	—	"
	IV. Gesammtvermögen (a und b)	18247,74	18086,38	161,36	—	—	—	—	"

a = Kassen, die aus den allgemeinen Vereinseinnahmen } erhalten werden.
b = " " " besonderen Einnahmen }

*) Auch zu Dienstkautionen.
**) Sondereinrichtung des „Ersten allgemeinen Beamtenvereins der österreich-ungarischen Monarchie" für den österreichischen Eisenbahnbeamtenverein.

Digitized by Google

Jahre seines Bestehens auf indirektem Wege 77 209,51 Mk.*) zu. Die hieraus mit 40000 Mk. unantastbarem Stammkapital errichtete allgemeine (Wittwen- und Waisen-) Unterstützungskasse wird im Wesentlichen durch diese indirekten Einnahmen unterhalten. Eine Anzahl Ortsgruppen des Vereins leisteten in Bezug auf Opferwilligkeit und Hingabe an die Sache ganz Hervorragendes. In zehn Jahren trugen z. B. einige derselben pro Mitgliederkopf in freiwilliger Thätigkeit zusammen: 44,30 Mk., 36,18 Mk., 34,74 Mk., 32,02 Mk. 2c. 2c.

Auch der Württembergische Verein verzeichnet an freiwilligen Beiträgen 174,59 Mk.

In Bezug auf wirthschaftliche Einrichtungen, Abschlüsse mit Versicherungsanstalten 2c. kann, da bemerkenswerthe Aenderungen oder Neuerungen gegen frühere Berichte nicht vorliegen, auf diese verwiesen werden.

Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover spricht sein Bedauern aus über die bisherige geringe Benutzung des Unfallversicherungs-Abkommens.

Beim Eisenbahn-Beamten-Verein in Darmstadt besteht ein Abkommen mit einer Beerdigungsgesellschaft.

Hinsichtlich der Abschlüsse mit Bädern, Kuranstalten, Gasthofsbesitzern muß wiederholt gewünscht werden, daß auf deren Ausdehnung (aber auch Benutzung), mehr Werth gelegt werde, als bisher —.

Die Rechtshilfsabtheilung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover, der sich korporativ ab 1. Januar 1895 auch die Vereine in Sachsen, Württemberg, Baden und Darmstadt angeschlossen haben, hatte sich 1895 mit 19 Rechtsfällen aus dem Vorjahre und 105 Fällen aus dem laufenden Jahre im Ganzen mit 124 Rechtsfällen zu befassen. 112 hiervon fanden Erledigung, 12 Fälle gingen auf das Jahr 1896 über.

Die erledigten 112 Rechtsvorgänge bezogen sich

in 99 Fällen auf Betriebsgefährdungen (§ 316,2 d. R.-Str.-G.-B.),
„ 2 „ „ vermeintliche Betrugsvergehen,
„ 5 „ „ verschiedene Dienstangelegenheiten,
„ 5 „ „ Verleumdung bez. Beleidigung,
„ 1 Fall „ Körperverletzung.

Die Erledigung geschah

in	34	Fällen	mit	36	Personen	durch Niederschlagung seitens der Behörde,
„	17	„	„	17	„	„ Einstellung des Verfahrens seitens der Gerichte,
„	18	„	„	19	„	„ Freisprechung,
„	10	„	„	10	„	„ Eintreten des Vereins, bez. Tragung der Materialkosten die gerichtliche Behandlung abgewendet,
„	17	„	„	18	„	„ Verurtheilung zu Gefängnißstrafen,
„	11	„	„	11	„	„ Belegung mit Disziplinarstrafen,
„	5	„	„	6	„	„ Ablehnung der Vereinshilfe.
ca.	112	Fälle	mit	117	Personen.	

Betheiligt waren dabei

3 Stationsvorsteher,
50 Assistenten und Diätare,
3 Expedienten,
2 Telegraphisten,
1 Bahnmeister,
24 Rangirmeister,
14 Weichensteller,
10 Lokomotivführer und Heizer,
10 Fahrbeamte.
117 Personen.

Dankbar erkennt die Vereinsverwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Hannover in ihrem Berichte an, daß die vorgesetzten (preußischen) Behörden 35 minder bedeutende Betriebsunfälle nicht vor die Gerichte gebracht, sondern anderweitig erledigt haben und knüpft hieran den, auch vom Verbande warm zu unterstützenden Wunsch, daß diese humane Auffassung soviel als thunlich mehr und mehr Platz greifen möge.

Von jenen 112 Fällen fallen

109 in das eigene Vereinsbereich des Deutschen Eisenbahnbeamtenvereins in Hannover (mit Einschluß je eines Falles in Sachsen*) und Elsaß-Lothringen),
2 in das Bereich des Landesvereins württemberg. Verkehrsbeamten,
1 in das Bereich des Vereins badischer Eisenbahnbeamten.

} Betriebsgefährdungen § 316,2 des R.-Str.-G.-B.

Im letzteren Falle wurde der Angeklagte zu einer Gefängnißstrafe von 3 Monaten verurtheilt, die im Gnadenwege auf 2 Monate herabgesetzt worden ist.

Für diese geleisteten Rechtshilfen hatten aufzuwenden:
2391,15 Mk. der Deutsche Eisenbahnbeamtenverein in Hannover,
62,33 „ „ Württembergische Verkehrsbeamtenverein,
300,— „ „ Badische Verein.

Der Oesterreichische Eisenbahn-Beamten-Verein zählt ebenfalls eine Rechtshilfsabtheilung zu seinen wohlthätigsten Einrichtungen, die ihren Nutzen schon in wiederholten Fällen segenbringend bewiesen und um die sich im Besonderen der ständige Rechtsbeistand des Vereins außerordentliche Verdienste erworben habe.

Für allgemeine Interessen-Vertretung (Juristische und verwaltungstechnische Gutachten, Rathertheilung 2c. in Pensionirungs-, Anstellungs-, Beförderungs-, Versetzungs-, Dienstwohnungs- und sonstigen aus dem Dienstverhältnisse hervorgehenden Angelegenheiten) hatte der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein 299,30 Mk. aufzuwenden.

Der Oesterreichische Verein hebt wiederum das wohlthätige Wirken seiner Unterrichts-Abtheilung (in Wien) hervor, die es ermöglicht habe, daß Kinder wenig bemittelter Mitglieder, höhere Schulen verschiedenster Richtung unter erheblichen Erleichterungen und Vergünstigungen besuchen konnten. Das Central-Komitee erachtet die Ausdehnung dieser Einrichtung auf die Lokal-Komitees für höchst wünschenswerth.

Die Pflege der allgemeinen und fachlichen Weiterbildung hat man sich in den meisten Vereinen mit mehr oder weniger gutem Erfolge angelegen sein lassen. Vorträge verzeichnen der Sächsische Verein (36), der Württembergische Verein (3), der Verein in Darmstadt (2), sowie der Badische und der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover; diese ohne bestimmte Angaben.

Der Bezirksverein Basel des Badischen Vereins ermöglichte seinen Mitgliedern die Theilnahme an Vortragscyklen des Herrn Professor Dr. Kazak an der technischen Hochschule in Basel (Das Eisenbahnwesen in volkswirthschaftlicher Bedeutung — 16 Vorträge — und Volksleben und Volksmirthschaft — 6 Vorträge).

Der Bezirksverein Heidelberg des nämlichen Vereins hat Unterrichtsabende für seine vor der Prüfung stehenden Mitglieder eingerichtet.

Der Bezirksverein Leipzig des Sächsischen Vereins machte mit ähnlichen Unternehmungen (Diskussionsabende) in Folge der Lauheit der Mitglieder keine guten Erfahrungen und gab diese vorläufig wieder auf.

Günstige Erfahrungen hinsichtlich der Ergebnisse, aber nicht in Bezug auf die Ausdauer der Theilnehmer hat man ferner im Sächsischen (Plauen i. V.) und dem Vereine in Darmstadt mit Lehrkursen in Gabelsberger Stenographie gemacht.

Dagegen hat sich der vom Bezirksverein Basel des Badischen Vereins seit mehreren Jahren eingeführte Kursus für französische Sprache, dessen Kosten bekanntlich in dankenswerther Weise die Großherzogliche Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen trägt, fortgesetzt bewährt.

Um namentlich kleineren Ortsgruppen, die nicht oder nur schwer in der Lage sind, auf dem Gebiete besonders der fachlichen Ausbildung eine nützliche Thätigkeit entfalten zu können, fördernd und helfend zur Seite zu stehen, ist vom Sächsischen Vereine in Aussicht genommen, eine Gruppe von Wanderrednern zu bilden und einen Theil der Kosten zu übernehmen, falls die Schwierigkeiten einer solchen Einrichtung nicht zu große sein sollten. Auch wird angeregt im Zusammenhange hiermit eine Lehrmittelsammlung, bestehend in Modellen, Mustern, Bildern, Plänen u. s. w. zu errichten, da nichts das Verständniß fachwissenschaftlicher Vorträge so erleichtere als — wo dies angeht — die gleichzeitige Anschauung der Dinge selbst.

Von den vom gleichen Vereine herausgegebenen „Zwanglosen Heften für Lernende im (sächsischen) Eisenbahndienste“ waren bis Ende des Vereinsjahres 11 erschienen, von

*) 47647,30 Mk. aus wirthschaftlichen Einrichtungen,
14429,89 „ Geschenke, Fecht- und Sammelgelder, Erträgnisse aus Veranstaltungen,
8938,27 „ aus dem Vertriebe von Litteralien,
1127,14 „ Erlös aus Sammelartikeln,
183,40 „ Ueberschuß aus dem Vertriebe von Vereinszeichen,
2414,29 „ aus Feuerversicherungs-Abschlüssen,
132,50 „ „ Lebensversicherungs-Abschlüssen,
2336,72 „ unmittelbare Zuwendungen an die allgemeine Unterstützungskasse und die besondere Wittwen- und Waisenkasse.
77209,51 Mk.

*) Der Fall in Sachsen berührt den Sächsischen Verein nicht, weil der Betreffende persönliches Mitglied des D. E.-B.-V. in Hannover war. Auch hat es sich dabei lediglich um eine einfache Auskunft gehandelt, anläßlich der Verunglückung eines Stations-Hilfsbediensteten bei Einfahrt eines Zuges. In dem Falle lag weder Anlaß zu gerichtlichem, noch disziplinellem Einschreiten vor.

Digitized by Google

den Handbüchern für den sächsischen Eisenbahndienst (Baer'sche) weitere 3, Organisation, Fahrdienst, Gepäckwesen.

Hierüber sagt der Bericht, daß mit all diesen Bestrebungen und Unternehmungen der Verein redlich und nicht erfolglos bestrebt gewesen sei, den Mitgliedern und Berufsgenossen im Hinblick auf die Anforderungen der Prüfungsordnung nach Kräften zu nützen.

Der Oesterreichische Verein giebt ein Jahrbuch fachlichen und belletristischen Inhalts heraus, daß sich stetig neue Freunde erwirbt.

Anläßlich des bevorstehenden 50jährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers von Oesterreich beabsichtigt genannter Verein ein groß angelegtes Werk „Die Geschichte des Eisenbahnwesens Oesterreich-Ungarns in Wort und Bild" herauszugeben. Das Unternehmen steht unter dem Protektorate Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers von Bilinski, und Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister F. M. L. von Guttenberg hat gleichfalls seine Unterstützung zugesichert.

Mit der Beschaffung von Büchereien wird im Badischen Vereine fortgefahren, trotzdem die Benutzung zu wünschen übrig lasse. Dagegen war die Benutzung der Bücherei des Vereins in Darmstadt (450 Bände) nach wie vor eine rege. Entliehen wurden 670 Bände. Im Sächsischen Vereine besitzen Bücherein die Bezirksvereine Dresden (1406 Bände, entliehen wurden 2777 Bände), Chemnitz (307 Bände) Leipzig. (273 Bände, Benutzung schwach) und Butzen (200 Bände, entliehen 102 Bände); ferner noch verschiedene Ortsgruppen.

Ueber das Verbands- und Vereinsorgan „Deutsche Verkehrs-Blätter" spricht man sich anerkennend aus; mehrere Vereine äußern indeß dabei nach verschiedenen Richtungen Wünsche, denen andererseits wieder solche des Herausgebers gegenüberstehen.

Der Sächsische Verein dem die Deutschen Verkehrs-Blätter 10 Jahre als Vereinsorgan dienen, schließt seine diesem gewidmete Besprechung mit folgenden anerkennenden Worten:

„Am Ende eines (für den Verein) immerhin bedeutungsvollen Zeitabschnittes darf aber nicht vergessen, sondern muß gern und rühmend anerkannt werden, daß das Organ während zehn Jahren dem Vereine allezeit wacker und treu zur Seite gestanden hat. Es hat ihn gefördert und ihm zu nützen gesucht, wo immer es konnte, wie denn überhaupt die Gerechtigkeit gebietet anzuerkennen, daß die „Deutschen Verkehrs-Blätter" um die Hebung des Standes der Eisenbahnbeamten Deutschlands vor allen anderen Fachblättern in einer langen Reihe von Jahren sich große und bleibende Verdienste erworben, ja überhaupt bahnbrechend gewirkt haben, meist unter recht schwierigen und ungünstigen Verhältnissen."

Dagegen sagt der Bericht des nämlichen Vereins, daß die Thätigkeit seines Preßausschusses zu Gunsten des Organs in Folge verschiedentlicher ungünstiger Umstände im abgelaufenen Jahre leider keine so befriedigende gewesen sei, wie im Jahre zuvor. Im neuen Jahre wird darin Besserung erhofft.

Auch der Württembergische Verein berichtet in dieser Hinsicht Ungünstiges. Dessen Preßausschusse sei es nicht gelungen, Mitarbeiter zu gewinnen.

Ebenso ist der Sächsische Verein von dem Ergebnisse des zweiten Preisausschreibens nicht zufriedengestellt.

Der Oesterreichische Verein stellt in Bezug auf den Werth seiner Vereinszeitschrift „Bahn frei" mit Stolz fest, daß diese der wirksamste Dolmetsch seines sich mehr und mehr entwickelnden Vereinslebens ist, daß das Organ klar und deutlich die Interessen aller Mitglieder vertrete und es die wichtigste Aufgabe des Redaktionsausschusses war, sich mit einem Stabe von tüchtigen Fachschriftstellern zu umgeben, durchdrungen und geleitet von der Ueberzeugung, daß eine gute und vornehme Presse der mächtigste Faktor in jeglichem Vereinsleben sei. —

Befriedigendes und Mannigfaltiges wird wiederum überall hinsichtlich der Pflege der geselligen Freuden berichtet, weniger Gutes dagegen über den Besuch der ernster Arbeit gewidmeten Vereinsabende.

Schönes und Erhebendes sagt der Württembergische Verein von seinem Bezirksvereine Crailsheim, innerhalb dessen Bereich jeder Verkehrsbeamter Vereinsmitglied ist und der berichten konnte: „Die Veranstaltungen des Vereins haben diesen zum Ansehen als erste Gesellschaft der Stadt Crailsheim emporgehoben."

Der Verbandsvorstand kann an dieser Stelle den Wunsch nicht unterdrücken, er möge in die Lage versetzt werden, in den nächsten Jahren gleich Erfreuliches häufig berichten zu können.

Weiter erwähnt der Württembergische Verein wiederum der in prächtiger Weise verlaufenen Zusammenkunft der Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten in Lindau.

Einige Vereine haben mit der Feier des Weihnachtsfestes eine Bescheerung für Kinder bedürftiger Berufsgenossen und deren Hinterlassenen verbunden.

In mehreren Vereinen ist der Tag der vor 25 Jahren erfolgten Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches durch eine Feier begangen worden.

Der Württembergische Verein veranstaltete an verschiedenen Orten Festlichkeiten anläßlich des 50jährigen Bestehens der Württembergischen Staatseisenbahnen. (Eröffnung der ersten Eisenbahn Württembergs Cannstatt—Untertürkheim den 22. Oktober 1845).

Zu erwähnen ist noch eine Sammlung, die der eben genannte Verein zu Gunsten von durch Ueberschwemmungen Geschädigten veranstaltet hat.

Aus nationalen und idealen Beweggründen, und um dadurch zur Förderung der Interessen des deutschen Beamtenstandes beizutragen, hat der Sächsische Verein seinen Wiedereintritt in den Verband Deutscher Beamtenvereine (Sitz Berlin) erklärt.

Der Österreichische Eisenbahn-Beamten-Verein hat am 4. Mai 1895 einen allgemeinen Eisenbahnbeamtentag zur Besprechung der Lage des Beamtenstandes abgehalten, und letzterer hat mit Einstimmigkeit die Eingabe von Petitionen an die Regierung, das Parlament und an sämmtliche österreichische Eisenbahnverwaltungen beschlossen auf zeitgemäße Verbesserung der sozialen und wirthschaftlichen Lage der österreichischen Eisenbahnbeamten. Der Verein erhielt bei Uebergabe der Petition vom Vertreter der Regierung die Zusicherung, daß diese der Beamtenschaft sich nach Thunlichkeit annehmen werde. —

Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover bezeichnet den Gesammterfolg des verflossenen Vereinsjahrs nach allen Richtungen hin als befriedigend, ähnlich spricht sich der Württembergische Verein aus. Dieser erkennt einen mäßigen Fortschritt und sagt, der Verein könne nur gedeihen, wenn seine Glieder (Bezirksvereine 2c.) ihre Aufgabe richtig erfassen und erfüllen, da bei ihnen der Schwerpunkt liege, was auch bei anderen Vereinen zutreffen wird.

Die Nothwendigkeit des Bestehens des Vereins, so äußert sich der Bericht des Badischen Vereins, wird von den Meisten erkannt; damit aber, daß sie die Beiträge entrichten, glauben sie ihren Verpflichtungen vollständig nachgekommen zu sein. Dem entgegen könne nicht nachdrücklich genug betont werden, daß dieses Verhalten nicht geeignet sei, Diejenigen, welche sich den Vereinsgeschäften unterziehen, zu ermuthigen, daß vielmehr von jedem Mitgliede erwartet werden müsse, es werde sich an den Versammlungen, wie überhaupt an den Aufgaben des Vereins nach Möglichkeit regelmäßig betheiligen.

Mit Genugthuung blickt der Oesterreichische Verein auf das erste Dezennium seines Bestandes zurück; die aufgewendeten Mühen und Sorgen waren vom Erfolge begleitet und die Entwickelung des Vereins ist eine stetige. Manches Gewitter sei in dieser Zeit an ihm vorübergezogen, aber mit Ernst und Zähigkeit trachtete er ruhig und besonnen die Interessen seiner Mitglieder auch in schwieriger Lage nach außen und innen würdig zu vertreten.

Der Sächsische Verein sagt nach einem Rückblicke auf das Gesammtergebniß seiner zehnjährigen Thätigkeit, daß nach dessen Ueberschauen wohl auch das noch so schwer zu befriedigende Gemüth anerkennen müsse, daß seine Arbeit eine reich gesegnete war und theilweise Erfolge gehabt habe, die anfangs nicht für möglich gehalten worden sind. Und doch liege in diesem Erfolge im Grunde nichts Ungewöhnliches; er sei lediglich das natürliche Ergebniß ernsten, vom rechten Geiste erfüllten Wollens.

Der Bericht mahnt schließlich mit eindringlichen Worten zu weiterem treuen und unentwegten Zusammenstehen für das Ganze, unter Fernhaltung von Zersplitterungen und Sonderbestrebungen.

Einen schweren Verlust erlitt der Badische Verein durch Berufung seines ersten Vorsitzenden, Herrn Betriebs-Sekretär Dorsch, zur Großherzoglich Badischen Gesandtschaft in Berlin, dessen Verdiensten im Berichte mit warmen und ehrenden Worten gedacht wird. Dieser Verlust trifft auch den Verband, dem Herr Dorsch mit seinem temperamentvollen, klaren, bestimmten Wesen, seinem offenen, geraden Sinn ein wackerer, treu ergebener Freund war. Er hat sich darum nicht bloß im engeren Vereine, sondern im ganzen Verbande ein ehrendes Gedenken und dankbare Freunde erworben. Es darf erfreulicherweise gehofft werden, daß Herr Dorsch auch in seiner neuen Stellung mit unserer Sache treu verbunden bleiben wird.

Schließlich ist es dem Verbandsvorstande eine angenehme Pflicht, erwähnen zu können, daß die meisten Berichte des Lobes voll sind, über den schönen Verlauf des Wiener Verbandstages und es werden darin den österreichischen Kollegen, wie den österreichischen Eisenbahnverwaltungen Worte warmer Anerkennung und Dankbarkeit gewidmet. —

Möge die Thätigkeit der Vereine und des Verbandes auch weiterhin eine gesegnete sein, zum Wohle und zur Ehre des Standes und seiner Angehörigen!

Digitized by Google

Nr. 32. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 6. August 1896. München.

Zum VI. Verbandstage.

Vor nur wenigen Tagen hat der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen das Jubiläum seines 50jährigen Bestehens in Berlin, der Stätte seiner Geburt, festlich begangen. Aus diesem denkwürdigen Anlaß haben wir nicht nur unsere aufrichtigen Wünsche für diesen hochansehnlichen Verein dargebracht, sondern haben auch eine Betrachtung daran geknüpft, aus welcher hervorging, daß der Verein D. E.-V. sein segensreiches Bestehen vor Allem dem Einheitsgedanken zuzuschreiben hat: es sollen alle dem Vereine beitretenden Bahnen wie ein einheitliches Netz betrieben, die Bestrebungen der Vereinsverwaltungen durch Einmüthigkeit gefördert und dadurch ebenso sehr den eigenen Interessen als denen des Publikums gedient werden. Einmüthiges Handeln ist dem Verein aber ganz besonders dadurch erleichtert worden, daß er von vornherein die Bestimmung aufnahm, daß zwar in den General-Versammlungen Beschlüsse mit Stimmenmehrheit gefaßt, bindend aber nur dann werden konnten, wenn nach einer bestimmten Frist keine Verwaltung Widerspruch erhebe.

Auf dieser Grundlage hat sich der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aus verhältnißmäßig kleinen Anfängen zu so mächtigem Umfange und entsprechend erfolg- und einflußreichem Wirken emporgehoben, und wenn wir nun heute sehen, daß auch viele Tausende von Beamten des größten Theiles dieser Vereins-Verwaltungen in Deutschland und Oesterreich sich zusammen gefunden haben, um durch die einzelnen Landesvereine, denen sie angehören, in nähere Fühlung zu einander zu treten und gemeinsame Interessen gemeinsam zu vertreten und zu fördern, so müssen wir es als ein günstiges Geschick betrachten, daß ihnen durch den genannten Verein ein so hehres Beispiel gegeben ist. Der in der Reichs-Hauptstadt am 28. Juli abgehaltene Jubiläumstag hat aller Welt — Vielen, die das einflußreiche Wirken des Vereins nicht kannten, sogar überraschend — gezeigt, welche schöne Sache es um das verständnißvoll einmüthige Handeln in großen Dingen ist, und unsere Vereine können daher gar nichts Besseres thun, als dem gegebenen Beispiel in dem ihnen gebotenen Rahmen zu folgen. Zu einem immer fester und größer werdenden Verbande zusammengefügt, sind sie darauf bedacht, das eigene Interesse ihrer Mitglieder und das Berufs- und Standesansehen in einer Weise zu fördern, die der Würde und dem Ansehen ihrer Verwaltungen vollstens entspricht.

Von jeher nach diesem Grundsatze handelnd, haben unsere Verbands-Vereine für sich im Einzelnen, wie für den Verband insgesammt, schon manch' weiteren schönen Erfolg aufzuweisen. Die Berichte im Verbandsorgan wie der vor Kurzem erstattete Verbands-Jahresbericht lassen erfreulich erkennen, daß die Einrichtungen des Verbandes und seiner Vereine sich mehr und mehr festigen und daß damit die Grundlage zu einem schützenden Hort der Standes- und Berufsinteressen zusehends eine immer breitere und sicherere wird.

Alljährlich hat unser Verband an Ausdehnung und Mitgliederzahl zugenommen; die letztere hat bereits 20 000 weit überschritten, wobei das Hinzukommen eines neuen Landesvereins, nämlich desjenigen der elsaß-lothringischen Eisenbahn-Beamten, als das bei Weitem freudigste Ereigniß, noch ganz besonders zu begrüßen ist. Möge der junge Verein sich kräftig entfalten und alle die Erwartungen, die unsere reichsländischen Kollegen von seinem Wirken hegen, reichlich erfüllen! —

Von den Aufgaben, die den VI. Verbandstag beschäftigen werden, drängt sich vor Allem wieder die Rechtsschutzfrage in den Vordergrund. Sie nunmehr einer endgiltigen Lösung entgegenzuführen, muß unser ernstestes Bestreben sein. Mit Recht ist im Organ verschiedentlich darauf hingewiesen worden, daß es nicht allein darauf ankommen kann, die Mitglieder in den sie betreffenden Rechtsstreitigkeiten zu vertreten und zu unterstützen, obgleich das natürlich stets in jedem gegebenen Falle geschehen wird, sondern daß unser beharrliches Streben dahingehen muß, dem Uebel der gerichtlichen Anschuldigung in Unfallsachen nach Möglichkeit vorzubeugen. Wir verweisen in dieser Hinsicht auf den erst wieder in Nr. 29 des Organs erschienenen Artikel, dessen Fingerzeige die vollste Beachtung verdienen. Der Verband ist heute gekräftigt genug, um den Versuch wagen zu können, in den Gerichtsverfahren wegen „Gefährdungen von Eisenbahn-Transporten" eine dem Ansehen des Eisenbahn-Beamtenstandes günstige Handhabung herbeizuführen.

Es muß der Versuch gemacht werden, eine möglichst vollständige Statistik der aus § 316 hervorgehenden gerichtlichen Verfolgungen und der Unfälle überhaupt nicht nur ihrer Zahl, sondern auch ihrem Inhalte nach herzustellen; vielleicht ließe sich nach dieser Richtung hin das Reichs-Eisenbahnamt auf entsprechendes Ansuchen herbei, uns mit dem erforderlichen Material an die Hand zu gehen. Wenn es zutrifft, und wir haben keinen Grund,

Digitized by Google

daran zu zweifeln, daß, wie Herr Oberfinanzrath Ledig in seinem so bemerkenswerthen Vortrage zum Jubiläum am 28. Juli sagte, die Zeit vorüber ist, wo die Eisenbahnen bureaukratisch verwaltet werden können, so werden wir auch mit Recht voraussetzen dürfen, daß den Eisenbahn-Beamten noch über die rein dienstlichen Verhältnisse hinaus eine ihnen naheliegende Mitarbeit an gemeinnützigen Angelegenheiten nicht nur gestattet werde, sondern daß sie hierin auch eine verständnißvolle Unterstützung unserer berufenen Behörden finden. —

Daß nunmehr die Unfall-Versicherung innerhalb der Verbandsvereine zu einem gewissen Abschlusse gelangt ist, darüber wird der für diese Angelegenheit ernannte Ausschuß berichten, uns verbleibt also nur die angenehme Pflicht, auch diesen Schritt nach vorwärts herzlich zu begrüßen. Auch in der Kautionskassenfrage werden hoffentlich die inzwischen bewirkten Erhebungen zu einem diese wichtige Angelegenheit günstig abschließenden Erzebniß geführt haben, sodaß die Berathungen darüber vielleicht schon diesmal zu einem endgiltigen Beschluß führen werden. —

Wenn das Preisausschreiben des Verbandes leider noch nicht den gewünschten Erfolg gehabt hat, so mag das seinen Grund einestheils an der Neuheit der Sache haben, dann aber dürfte auch in Betracht zu ziehen sein, ob der zugebilligte Preis nicht eine wesentliche Erhöhung erfahren muß, um zu noch größerer Betheiligung zu ermuntern.

Wenn auch diesmal die Organfrage wieder mit auf der Tagesordnung steht, so ist das im Interesse der Sache nur lebhaftest zu begrüßen, zu wünschen bleibt aber, daß der Verbandstag Beschlüsse herbeiführe, die dem Aufschwunge des Organs in jeder Richtung günstig sind. Mit dem Wachsen des Verbandes und seiner Einzelvereine werden auch die Ansprüche an die Darbietungen der Zeitung immer größere, diese können aber nicht nachhaltig befriedigt werden, wenn nicht die materielle Unterstützung eine entsprechende ist. Es bedarf hierzu durchaus keiner besonders großen Opfer, wohl aber ist es nothwendig, in verschiedenen bis jetzt noch recht hemmenden Punkten Klarheit und Uebereinstimmung zu schaffen, auch werden die Berathungen zu ergeben haben, wie sich der Verbandstag zu einer beabsichtigten wesentlichen Vergrößerung des Organs und zu der Fortsetzung des Eisenbahn-Jahrbuchs zu stellen gedenkt. Daß der Eisenbahn-Kalender sich bereits zu einem von der gesammten Kritik und insbesondere von den hohen Behörden gern anerkannten, die Ziele des Verbandes daher fördernden Werkchen herausgebildet hat, sei nebenbei mit Genugthuung erwähnt. —

Dem ernsten Programm der Verhandlungen des Verbandstages sehen wir Dank den fürsorglichen Bemühungen des Berliner Bezirksvorstandes auch einen reichlich bedachten festlichen Theil gegenübergestellt. Unsere Berliner Freunde sind bestrebt, die Tage in der Kaiserstadt an der Spree den schönen Tagen in der Kaiserstadt an der Donau im vergangenen Jahre entsprechend würdig zu gestalten, und so dürfen wir denn mit Recht erwarten, daß auch der 6. Verbandstag das Seine dazu beitragen wird, uns unserem Ziele, die Standesinteressen zur Ehre des Berufs und des Vaterlandes zu fördern, wieder ein gutes Stück näher zu bringen. Glück auf!

Jubiläumsfeier des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen fand sich in diesen Tagen in Berlin zu ernster Tagung und fröhlichem Fest zusammen, galt es doch der Feier des fünfzigjährigen Bestehens des Vereins. Der Verein, der alle deutschen, österreichischen und ungarischen, vier niederländische, drei belgische Bahnen, die rumänischen Staatsbahnen, die luxemburgische Prinz Heinrichbahn und die Warschau-Wiener Eisenbahn mit einem Gesammtschienennetz von 81 000 Kilometer umfaßt, hat, wie wir in früheren Artikeln schon ausführten, einen maßgebenden Einfluß auf die Entwickelung und Ausgestaltung des Eisenbahnwesens in den mitteleuropäischen Ländern ausgeübt.

Gleich bei der Gründung des Vereins im Jahre 1846 brach sich die Ueberzeugung Bahn, daß die deutschen Eisenbahnen nach außen als ein einheitliches Netz betrieben werden müssen. Diesem Grundsatz ist der Verein treu geblieben.

Zur Versammlung, die im Abgeordnetenhause stattfand, waren die Vertreter der dem Verein angehörigen Verwaltungen vollzählig erschienen. Am Ministertisch nahm der Staatsminister Thielen den Mittelsitz ein. Zu seiner Rechten saßen der Staatssekretär des Innern Staatsminister v. Boetticher und der bayerische Ministerpräsident v. Crailsheim; zu seiner Linken der sächsische Finanzminister v. Watzdorf, der k. und k. Sektionschef Dr. Ritter v. Wittek und der oldenburgische Minister Jansen. Eisenbahndirektionspräsident Kranold eröffnete die Versammlung mit einem Rückblick auf die Umwälzung, die sich im Eisenbahnwesen vollzogen hat, seit der Verein vor 50 Jahren gegründet worden ist. Auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens habe der Verein einen bestimmenden segensreichen Einfluß ausgeübt, auf den er mit berechtigtem Stolz zurückblicken dürfe. Der Redner hieß die Anwesenden Namens der geschäftsführenden Verwaltung in Berlin, an der Stätte willkommen, wo die Wiege des Vereins gestanden. Sodann ergriff der Eisenbahnminister Thielen das Wort. Im Auftrag des Kaisers begrüßte und beglückwünschte der Minister den Verein. Der Redner versicherte den Verein, daß der Kaiser seine Thätigkeit schätze und seine Bestrebungen mit Wohlwollen verfolge. Der bayerische Ministerpräsident Freiherr v. Crailsheim nahm Veranlassung, in warmen Worten der freundlichen Beziehungen, die zwischen den bayerischen und preußischen Eisenbahnverwaltungen bestehen, zu gedenken und rühmte

---

Ein modernes Verkehrs-Institut.

— „Nun, Kollege, wie steht's mit der in Nr. 27 unserer Deutschen Verkehrs-Blätter vom 2. Juli d. J. zugesagten Plauderei über das offizielle Verkehrsbureau der soeben von uns durchwanderten Berliner Gewerbe-Ausstellung? Griffel schon gespitzt?"

— „Manuskript bereits bis auf den Eingang fertig in der Tasche, geht morgen druckreif nach Leipzig!"

— „Halt' mal! Du weißt doch, morgen gehe ich nach dem hohen Norden auf Urlaub; bekomme also voraussichtlich unser liebes Vereinsorgan in den nächsten drei Wochen gar nicht zu Gesicht.

Schlage vor, wir stecken jetzt unsere müden Beine zur Belohnung ein halbes Stündchen im Haupt-Ausstellungsgebäude unter Café Bauer's Mokkatischen und dabei durchfliege ich schnell die kritzlige Handschrift Deines Manuskripts! Willst Du?"

— „Einverstanden!"

Wir hatten uns von den in der Nähe des Wasserthurmes für ein Paar Nickel gemietheten Gartenstühlen erhoben, einen Blick noch auf das verkrachte Theater Alt-Berlin geworfen und fort ging's nach der uns höchst willkommenen Quelle brauner arabischer Brühe. Dabei passirten wir gleich am seitlichen Aufstieg zur Wandelhalle eine Reihe von Zimmern, an deren großen Thürfenstern in weithin leuchtender Schrift zu lesen stand: Offizielles Verkehrs-Bureau, Karl Stangen's Reise-Bureau, Berlin W, Mohrenstraße 10. Der Kollege faßte meinen Arm, das offizielle Verkehrs-Bureau hatte es ihm wieder, wie vor vier Wochen in den Deutschen Verkehrs-Blättern, angethan.

„Offizielles Verkehrs-Bureau? Was soll das heißen?"

„Ja, liebster Freund, mit dieser Bezeichnung ist gleichzeitig eine aufrichtige Anerkennung verbunden! Stangen's Reise-Bureau ist Dir doch längst bekannt?"

„Natürlich! Aber wie steh's mit dem „Offiziell"?"

„Nun, unserem ehemaligen Verkehrskollegen Carl Stangen, dessen Jahrzehnte hindurch immer größer gewordenen Verdienste um die Hebung und Belebung des Verkehrs, namentlich des Reiseverkehrs allseitig nach Gebühr gewürdigt worden sind, hat der Arbeitsausschuß der Berliner Gewerbe-Ausstellung in richtiger Erkenntniß aller Umstände die Leitung des Offiziellen Verkehrs-Bureaus, des Offiziellen Wohnungs-Nachweises und der Lesehalle, sowie des Führerwesens in der Ausstellung übertragen und auch auf diesem Platze hat das Verkehrs-Bureau seiner Aufgabe alle Ehre gemacht."

— „Also die Lesehalle ist auch Stangen's Werk?"

— „Und was für eins! Doch, Du kannst Dich, bevor wir uns bei Bauer niederlassen, selbst überzeugen!"

Keine dreißig Schritte und wir traten in die den Zeitungen und Büchern geweihte, von 8 Uhr früh bis 9 Uhr Abends kostenfrei geöffnete Halle ein. Julius Stettenheim witzelt einmal in einem Zweizeiler „Jedes Bücherregal ist ein Beweis dafür, daß die Literatur an die Wand gedrückt ist." Hätte er aber vorher

Digitized by Google

die erfolgreiche Thätigkeit des Vereins und seine hohen Verdienste um die Entwickelung des Eisenbahnwesens, das ohne den Verein unmöglich hätte die Höhe erreichen können, auf der es heute steht. Der sächsische Finanzminister v. Watzdorf war der nächste Redner. Auch er versicherte den Verein des Wohlwollens seines Monarchen. Als Vertreter des österreichischen Eisenbahnministeriums sprach der k. und k. Sektionschef Dr. Ritter von Wittek, der dem Verein die huldvollsten Wünsche des Kaisers von Oesterreich überbrachte und auf die erfreulichen Beziehungen der deutschen und österreichischen Bahnen hinwies. In demselben wohlwollenden Sinne sprach zuletzt auch der oldenburgische Staatsminister Jansen.

Der Oberfinanzrath Ledig, Mitglied der Generaldirektion der königl. sächsischen Staatseisenbahnen, ergriff hierauf das Wort zu einem Vortrag über den „Einfluß der Eisenbahnen auf Kultur und Volkswirthschaft unter besonderer Berücksichtigung der Thätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen." Der Redner betonte, nach der „Voss.-Z.", zuvörderst, daß es verfehlt sein würde, wenn man die Segnungen eines verbesserten Verkehrswesens nur in seinen Einwirkungen auf die wirthschaftlichen Verhältnisse eines Volkes erblicken wollte; sein Einfluß erstreckt sich nahezu auf alle Beziehungen des menschlichen Lebens in den verschiedensten Richtungen.

„Die Entwickelung in geistiger und sittlicher Hinsicht, die Organisation der staatlichen und sozialen Einrichtungen, die Gestaltung der internationalen Beziehungen — alles ist mehr oder minder dem gewaltigen Einfluß unterworfen, den eine durchgreifende Verkehrsverbesserung ausübt. Die gewaltige Bedeutung des Eisenbahnwesens tritt dadurch hervor, daß es von dem Augenblick seiner Entstehung alle Beziehungen des menschlichen Lebens in seinen Bann nahm und neu regelte. Das Verdienst dafür, daß der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Krone des Erfolges auch auf dem Gebiete der Kultur gebührt, gebühre der Eisenbahn. Der Eisenbahn ist es zu danken, wenn die wirthschaftliche Lage der unteren Klassen durch Darbietung vermehrter Arbeitsgelegenheit und durch reichlichere und wohlfeilere Bedarfsversorgung gebessert wurde. Durch die Eisenbahnen haben die Machtmittel des Staates eine Verstärkung erhalten. Die Allgegenwart der staatlichen Centralgewalt ist durch sie begründet worden. In gleicher Weise hat sie die Betheiligung des Volkes an der Bearbeitung der Staatsangelegenheiten gefördert. Ein hervorragendes Verdienst der Eisenbahnen ist, daß sie die einzelnen deutschen Stämme einander genähert haben, wodurch das Nationalbewußtsein erstarkte. Die verbindende Kraft des neuen Verkehrsmittels bethätigt sich in demselben Grade wie auf dem Gebiet der innern Politik, auf die Gestaltung der internationalen Beziehungen. Die Eisenbahnen haben eine Umwälzung in der Kriegführung zur Folge gehabt und zur Abkürzung der Kriege wesentlich beigetragen. Am gewaltigsten treten die Einwirkungen der Eisenbahnen in rein wirthschaftlicher Beziehung zu Tage. Wie langsam vollzog sich die wirthschaftliche Entwickelung bis zum Anbruch des Eisenbahnzeitalters, wie rasch hat sie sich in den letzten 50 Jahren vollzogen. Wirthschaftliche Fortschritte von Jahrhunderten sind in den letzten 50 Jahren erzielt worden. Erst durch die Eisenbahnen ist sich die Welt ihrer wirthschaftlichen Kraft bewußt geworden. Um die Mächtigkeit des Vereinsverkehrs zu kennzeichnen, sei erwähnt, daß die Gleislänge der Vereinsbahnen zur Zeit 128000 Kilometer beträgt. Mit dieser Länge kann die Erde am Aequator dreifach umgürtet werden. Von den 24000 Lokomotiven der Bahnen durchfuhr 1894 durchschnittlich eine jede eine Strecke, die länger ist als die Hälfte des Erdumfanges. Auf die Thätigkeit des Vereins eingehend, richtete sich der Redner unter Anerkennung der Thatsache, daß die bestehenden Verkehrsverhältnisse der Verbesserung fähig sind, gegen die Stimmen, die in letzter Zeit in heftiger, tendenziöser Weise über dieses Thema laut geworden sind und die zumeist auf grundsätzliche Verurtheilung alles desjenigen hinauslaufen, was von den Eisenbahnverwaltungen, namentlich auf dem Gebiet des Personenverkehrs gethan worden ist. Die Forderungen, die hier erhoben werden, gehen weit über die Grenzen des Erreichbaren hinaus und würden nur dann diskutabel sein, wenn die Eisenbahn zu Gunsten ihrer Eigenschaft als Verkehrsförderin vollständig auf ihren Charakter als wirthschaftliches Erwerbsinstitut Verzicht leisten wollte. Eine schrankenlose Mobilisirung der Bevölkerung würde in wirthschaftlicher, sozialer und politischer Beziehung die größten Bedenken in sich schließen. Andererseits müsse anerkannt werden, daß gewisse Einrichtungen, namentlich in den Beziehungen des Personenverkehrs, noch keineswegs so sind, wie sie sein sollten, und in mancher Beziehung den großen Zug vermissen lassen, der dem gewaltigen Grundgedanken des Eisenbahnwesens entspricht. Die Zeit, wo die Eisenbahn bureaukratisch verwaltet werden konnte, ist zweifellos vorüber."

Der Verein trat nach diesem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrage und nachdem ein Telegramm an Se. Maj. den Kaiser abgesandt worden, in die Verhandlung der Tagesordnung ein und erörterte rein technische Angelegenheiten.

An die ernste Tagung schloß sich auch eine fröhliche Jubelfeier. Im Hauptrestaurant der Gewerbeausstellung hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen ein Festmahl veranstaltet, zu dem an die Repräsentanten der Behörden und auch an die Spitzen der Berliner Kaufmannschaft Einladungen ergangen waren. Der Saal war festlich geschmückt. Im Hintergrund der Ehrentafel sah man unter einem Baldachin, über dem das geflügelte Rad schwebte, die Kolossalbüste des Kaisers, flankirt von allegorischen Figuren, welche die Maschinenbaukunst und die Wegebaukunst darstellten. An der Quertafel nahm der Staatsminister Thielen den Mittelsitz ein. Zu seiner Rechten saß der Staatssekretär von Boetticher, zu seiner Linken der bayerische Ministerpräsident von Crailsheim. An diese Herren reihten sich zunächst die Vertreter der Regierungen, deren Bahnen sich dem Verein angeschlossen haben. Frhr. v. Crailsheim brachte anknüpfend an das Wort des Kaisers, daß wir in einem Zeitalter leben, das im Zeichen des Verkehrs steht, dem Oberhaupt des Reiches ein Hoch, der Staatsminister v. Boetticher den Souveränen der übrigen im Verein ver-

---

diese Unzahl von Fächern gesehen, in denen etwa 2500 täglich wechselnde Zeitungen aller Länder, belletristische Werke, die Adreßbücher aller größeren deutschen Städte, darunter das vielbändige Handelswelt-Adreßbuch von Leuchs, systematisch und überaus leicht auffindbar aufgestapelt sind, er hätte sich vielleicht zu einer Einschränkung seines Urtheiles verstanden. Und wie bequem wurde das Einsehen der Zeitungen den an sieben großen Lesetischen und eleganten Schreibpulten inmitten von Globen, Atlanten und Wörterbüchern fleißig studirenden oder korrespondirenden Damen und Herren gemacht! — Um meinem Begleiter die musterhafte Ordnung und Bedienung in dieser Halle sofort klar zu machen, näherte ich mich dem die Oberaufsicht führenden und etwa acht Bedienstete kommandirenden gewandten Herrn.

— „Darf ich um die in Verona erscheinende Can da la Scala bitten?"

— „Sofort!" Ein flüchtiger Blick in den Katalog, dann einige Schritte zu dem mit „Italien" bezeichneten Repositorium, ein Griff in das Fach Nr. 1394 und vor mir lag in weniger als zwei Minuten die neueste Nummer des gewünschten Blattes.

Carl Stangen's Unternehmungsgeist schien von diesem Augenblick an ein ungewöhnlich lebhaftes Interesse auch in meinem Kollegen erregt zu haben. Er begnügte sich nicht damit, die mit erheblichen Kosten eingerichtete und dabei gratis benutzbare Lesehalle zu bewundern, nein, er wollte auch Genaueres über Entstehung, Heranwachsen und Umfang der Stangenschen Unternehmungen ergründen. Nun, da konnte ihm im Café Bauer mit meinem Manuskript geholfen werden.

Bald stand der belebende Trank vor uns. „Nun aber, bitte, verzichte zunächst noch auf mich, während ich das Nützliche mit dem Angenehmen verbinde und auch den Eingang zu meinem Stangen-Artikel flüchtig niederschreibe! Deine Wißbegierde kannst Du inzwischen — ich entnahm meiner Brieftasche das fertige Manuskript — aus dem hier gebotenen Material befriedigen. Laß' aber dabei den Kaffee nicht kalt werden, Freundchen!"

Mein verehrter Kollege griff begierig nach den losen, einseitig beschriebenen Blättern, nippte noch einmal hastig an der vollen Tasse, setzte flugs seine „Fomosa" in Brand und las:

Carl Stangen's Reise-Bureau wurde 1868 durch Carl Stangen (geb. 5. Mai 1833 in Ziegenhals, Schlesien) gegründet und hatte sich zur Aufgabe gestellt, die Schwierigkeiten, welche sich dem Reisenden trotz der Vermehrung aller Beförderungsmittel, wie Posten, Diligencen, Eisenbahnen und Dampfschiffe doch noch, und namentlich im internationalen Verkehr entgegenstellten, zu beseitigen und das Reisen in ferne Länder zu erleichtern. Nach dem Muster Galignani's (der Anfang dieses Jahrhunderts ein ähnliches Unternehmen in Paris etablirte) hatte zu diesem Zweck schon Louis Stangen (geb. 9. Mai 1828 in Ottmachau, Schlesien), Bruder des vorigen, seit 1863 vereinzelte Vergnügungsfahrten und Gesellschaftsreisen unternommen; es lag diesem jedoch fern, dem Unternehmen eine feste Organisation zu geben. Vielmehr widmete er sich schon 1868, als mit seinem Einverständniß Carl Stangen

Digitized by Google

tretenen Staaten. Er erwähnte mit Anerkennung des Vortrages, den der Geheime Finanzrath Ledig-Dresden in der Versammlung des Vereins über den Einfluß der Eisenbahnen auf Kultur und Volkswirthschaft gehalten hatte und sprach die Hoffnung aus, daß die friedliche Aufgabe der Eisenbahnen, dank der Friedensliebe der Souveräne, ihre vornehmste Aufgabe bleiben und erfüllt werden möge. Auch der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen, der schon Herrn Geheimrath Ledig nach Beendigung seines Vortrages lebhaften Beifall gespendet hatte, kam auf dessen Abhandlung zurück, als er in längerer Rede ein Hoch auf den Verein ausbrachte und dabei der Worte gedachte, die Geheimrath Ledig über die Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs und über das Recht des Publikums, Kritik zu üben, gesprochen hatte. Er verlas ferner Glückwunschdrathungen des Reichskanzlers Fürsten Hohenlohe, des Ministers v. Rauch und des Geheimraths v. Bockhausen. Zum Schluß seines Trinkspruches versicherte der Redner, daß die Regierung, die den Verein stets als das Parlament der exekutiven Verwaltung betrachtet habe, auch in Zukunft diese freundlichen Beziehungen aufrecht zu erhalten wünsche. Der Eisenbahndirektions-Präsident Geheimrath Kranold gedachte in herzlichen Worten der Gäste. Der Markgraf Pallavicini, Präsident des Verwaltungsrathes der Kaiser Ferdinands Nordbahn, brachte der preußischen Eisenbahnverwaltung und deren oberstem Leiter, dem Staatsminister Thielen ein Hoch aus, das der Minister in verbindlichen Worten erwiderte.

In der zweiten Sitzung des Vereins sprach Regierungsrath Ast, Baudirektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn in Wien über die Entwickelung des Gleisbaues im Vereinsgebiet. Der Redner führte aus, daß der moderne Transportweg, das Gleis, aus dem Bedürfnisse hervorgegangen sei, den Weg für die Fortbewegung schwerer Lasten zu befähigen, dadurch, daß ein in Anwendung gebrachtes Gestränge die Radlasten der Fahrzeuge auf eine so große Fläche des Weges vertheilt, daß das Einsinken der Lasten in diese vermindert wird. Die bereits lange vor Beginn des Dampfbetriebes der Bahn auf Bauplätzen und in Bergwerken verwendeten Gestränge sind das Vorbild des Eisenbahngleises, das zunächst in England, dann in Amerika der Lokomotive dienstbar gemacht wurde. Die Amerikaner hielten an dem hölzernen Längsgestränge fest, das sie mit eisernen Schienen verschiedener Formen verstärkten. George Stephenson setzte die hochkantige Schiene an die Stelle der Plattschiene. Bei der Einführung der ersten Eisenbahnen Deutschlands in den 30er Jahren fanden die betreffenden Verwaltungen ihre Muster theils in dem amerikanischen Langschwellengleise, theils in dem englischen Querschwellen- oder Steinwürfeloberbau. Der Erbauer der Leipzig-Dresdener Bahn, Herr Th. Kunze, sah zuerst von der Verwendung der „Chairs" ab und benutzte statt der hochkantigen englischen Schienen amerikanische Vignole und Brückenschienen ohne Langschwellenunterstützung, direkt auf Querschwellen mit Nägeln befestigt. Damit war die deutsche Bauweise geschaffen. Frühzeitig wurden Klagen über die Ungleichmäßigkeit des Gleisbaues auf deutschen Bahnen laut. Am Schluß des ersten Jahrzehnts des Gleisbaues in Deutschland waren auf 49 Bahnen 9000 Kilometer Bahngleis von über 70 verschiedenen Bauarten in Betrieb. Einzelne Linien hatten bereits fünf verschiedene Systeme in Verwendung. In diese Zeit chaotischer Verwirrung fiel die Gründung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, der die Nothwendigkeit erkannte, Bestimmungen für einen gleichmäßigen Bau der Bahnen und der Betriebsmittel zu treffen, soweit dies nothwendig ist, um die Fahrzeuge von einer Bahn auf die andere übergehen zu lassen. Die Techniker sämmtlicher Verwaltungen, welche den Verein bilden, wurden zu Rath gezogen, und im Jahre 1850 wurden von ihnen in Berlin die ersten Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands nebst sicherheitspolizeilichen Anordnungen und einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen festgestellt. Untersuchungen, die das preußische Handelsministerium im Jahre 1850 anstellen ließ, führten zu Ergebnissen, die der deutschen Bauweise günstig waren und zu der Forderung der Gleisverstärkung durch Auswechselung schwacher Schienen gegen stärkere. Bereits im Jahre 1858 trat die Forderung einer höheren Tragfähigkeit der Gleise auf und die größte zulässige Belastung, welche es durch ein Rad zu erleiden hat, wurde von 6 auf 6½ Tonnen erhöht. Der Redner schildert, wie man an der von dem damaligen Standpunkt der Technik bedingten Grenze der Leistungsfähigkeit des Gleises angelangt war. Ueber diese Nothlage half man sich durch die Einführung von Stahlschienen, die zuerst nach den vorhandenen Profilen für die Eisenschienen gewalzt wurden. Sie bewährten sich vorzüglich. Durch die häufigen Gleisauswechselungen wurde das ökonomische Moment der Bahnerhaltung weit in den Vordergrund gerückt und der Verein veranlaßt, statistische Erhebungen über die Dauer der Eisenbahnschiene anzustellen. Als vergänglichster Bestandtheil des Gleises hatte sich vor Allem die Holzschwelle erwiesen, und man sah sich genöthigt, auf das Prinzip des Querschwellengleises zurückzugreifen, die Holzschwellen durch schmiedeeiserne zu ersetzen. Ein Entschluß einer Verstärkung oder Abänderung der Gleise zu Gunsten der Erhöhung des Raddruckes sei nur schwer zu fassen. Man begegnet der Ansicht, ein Wechsel im System des Gleisbaues, etwa die Rückkehr zur englischen Bauweise würde der Forderung einer höheren Leistung entgegenkommen. Die Dauerwirkung des englischen Systems liegt aber nicht in der staatischen Ueberlegenheit über die deutschen Gleise, sie wird lediglich durch die große Schonung, die ihr im Betrieb zu Theil wird, erzielt. Geringere Gewichte der Züge und Fahrzeuge, günstigere Bauart der Lokomotive sind Umstände, die für die Gleiserhaltung in England maßgebend sind. Diese Thatsache verdient unsere größte Aufmerksamkeit, denn sie ergiebt die Möglichkeit, daß auch unsere Gleise die Abwickelung eines nach Menge und Güte gesteigerten Verkehrs durch entsprechende Betriebsmaßnahmen gestatten. Wir werden nicht mehr in dem unzulänglichen Hilfsmittel der Erhöhung des Raddrucks die Möglichkeit sehen, die Leistungsfähigkeit der Bahnen zu steigern und sind vor neue Aufgaben gestellt, die Gleistechniker und Maschineningenieure allein nicht lösen können. Es bedarf dazu der Mitwirkung des Betriebstechnikers.

---

in Berlin das erste deutsche „Reise-Bureau" allein gründete, einem ganz anders gearteten Unternehmen als Impresario. Später arbeiteten die beiden Brüder nur noch zeitweise zusammen, zunächst einmal aus Anlaß der Suezkanal-Eröffnung 1869, zu welcher sie 60 deutsche Reisende auf verschiedenen Wegen nach Aegypten führten. Beim Ausbruch des Krieges 1870 ging Louis Stangen im Auftrage des Zentral-Komitees für freiwillige Krankenpflege nach Frankreich, wo er sich eine Brustkrankheit zuzog, die ihn dauernd auf das Krankenbett warf und der er 1876 erlag.

Carl Stangen blieb seit der Gründung des Reise-Bureaus (von 1868 ab) unausgesetzt bis in die allerjüngste Zeit der alleinige Inhaber desselben; er dehnte die Unternehmungen nach allen Richtungen hin aus und gab ihnen ein festes Rückgrat. Mit vielen Einrichtungen, besonders im Orient, ist er unbestritten den größten englischen Reise-Bureaus vorangegangen. Da Carl Stangen in der ersten Zeit die meisten großen Reisen persönlich ausgeführt hat, so beruht auch seine Kenntniß der fremden Länder, die ihn befähigt, ein so weitgehendes Unternehmen zu leiten, auf Erfahrung und eigene Anschauung. Durch ihn wurden außer verschiedenen neuen Orientreisen folgende Reisen als erste deutsche Gesellschaftsreisen nach jenen Ländern ausgeführt: 1868 nach dem skandinavischen Norden bis Gothenburg und Stockholm, 1870 durch ganz Italien bis Sicilien, 1871 Landreise durch ganz Palästina und Syrien, 1872 nach Nord-Amerika, 1875 quer durch Norwegen bis Drontheim, 1878 um die Erde, 1881 bis zum Nordcap u. s. w. Außerdem hat er die Extrafahrten (Sonderreisen) von Berlin nach dem Rhein und nach der Schweiz zu ermäßigten Preisen eingerichtet, welche später von der Staatseisenbahn-Verwaltung in eigene Regie übernommen worden sind, und durch die im Sommer Tausende von Erholungsbedürftigen aus den Großstädten nach jenen Gegenden geführt werden. Diese Veranstaltungen haben viel dazu beigetragen, daß die jetzt fast allgemein eingeführten Rückreise-Fahrkarten zu ermäßigten Preisen entstanden sind.

Die Bedeutung aller Stangen'schen Unternehmungen ist frühzeitig anerkannt und gewürdigt worden. Schon im Jahre 1869 erschien in der Vossischen Zeitung eine längere Reihe von Artikeln von Ludwig Pietsch, der damals seine Orientreise eines Berliner Zeichners mit „Stangen" ausführte, in denen derselbe die Nützlichkeit und Solidität des Unternehmens hervorhob. Der Orient ist seitdem auch besonders zum Ziel Stangen'scher Reisen ausersehen worden. Wenn man bedenkt, daß das Bureau fast noch bis in die neueste Zeit mit den primitivsten Verkehrsmitteln rechnen mußte und in Folge dessen seine Schutzbefohlenen nur in ganz kleinen Gruppen nach dem Morgenlande führen konnte, in der Statistik des Bureaus aber findet, daß trotzdem bis Ende 1895 154 Reisen mit 1272 Theilnehmern nach dem Orient abgegangen sind, so wird man sich leicht überzeugen, daß die Verbindung des Berliner Bureaus mit allen Theilen jener märchenreichen Länder eine äußerst lebhafte gewesen ist und daß die Reisen für den jetzt bestehenden Massenverkehr nach dem Orient von großer Bedeutung waren. Wie viele Kenntnisse der Länder- und Völkerkunde sind auf den Reisen gesammelt worden!

Digitized by Google

„Berlin und seine Eisenbahnen."

Bei der Eröffnung der ersten Sitzung der diesjährigen 46. ordentlichen Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 28. Juli d. J. in Berlin, bei der das 50jährige Bestehen des Vereins festlich begangen wurde, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen der Festversammlung ein kostbares Buch als Festgabe der preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung überreicht, welches dem Verein von der preußischen Staatsregierung als Zeichen der Anerkennung seiner hohen Verdienste um die wirthschaftliche und technische Entwickelung der mitteleuropäischen Eisenbahnen gewidmet ist. Das Werk erzählt ein wichtiges Stück preußisch-deutscher Eisenbahngeschichte und schildert, wie aus der bescheidenen und einfachen Hauptstadt des Königreichs Preußen, dem Berlin vor fünfzig Jahren, die heutige deutsche Reichshauptstadt mit ihrem weltumspannenden Handel und Verkehr, ihrer großartig entwickelten Gewerbethätigkeit geworden ist. In dieser Entwickelungsgeschichte werden die Wirkungen der Eisenbahnen auf die äußere Gestaltung und das wirthschaftliche Gedeihen von Berlin, auf die Bevölkerungs- und Wohnverhältnisse der Stadt, neben der bedeutenden Beeinflussung durch politische Vorgänge und die übrigen Verkehrsmittel, eingehend untersucht und scharf herausgehoben. Da zeigt sich denn, so hebt das Centralblatt der Bauverwaltung treffend hervor — und wir möchten fast eine feine Ironie auf das ablehnende Verhalten der Stadt Berlin, die Jubiläums-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gastlich aufzunehmen, darin erkennen —, was die Eisenbahnen für Berlin geleistet haben und was sie heute für diese Stadt leisten, nachdem Berlin gegenwärtig zu dem Mittelpunkte eines großen, einheitlich verwalteten und in sich geschlossenen Eisenbahnnetzes geworden ist, das die ganze Stadt durchzieht und von hier nach allen Richtungen der Windrose auseinanderstrahlt.

Das Werk, dessen reicher Inhalt eine Trennung in zwei Bände nothwendig machte, zerfällt in fünf Hauptabschnitte, nämlich: die Entwicklungsgeschichte des Stadtbildes von Berlin, bearbeitet vom Regierungsrath Kemmann; die baugeschichtliche Entwicklung der Berliner Eisenbahnen von Beginn bis zur Gegenwart, verfaßt vom Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Baltzer; die Entwicklung des Personenverkehrs, und zwar des Fernverkehrs wie des inneren Stadtverkehrs, vom Regierungsrath Offenberg; die Entwicklung des Güterverkehrs, vom Geh. Seehandlungsrath Dr. Schubart; endlich die Betriebsleistungen der Berliner Eisenbahnen von Kemmann, die Schriftleitung des Ganzen war dem vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geh. Ober-Regierungsrath Dr. von der Leyen übertragen. Die beiden ersten Theile, denen eine von Dr. Schubart verfaßte geschichtliche Einleitung über die wirthschaftliche, handels- und zollpolitische Entwicklung in Preußen und Deutschland während der letzten fünzig Jahre vorausgeschickt ist, sind zum ersten Bande vereinigt, während die übrigen Theile den zweiten Band ausmachen. Die Bilder in Kupferlichtdruck von der Firma Meisenbach, Riffarth u. Co., die in ihrer vortrefflichen Ausführung eine besondere Zierde des Werkes bilden, sind gleichmäßig über den Text beider Bände vertheilt. Den Schluß bildet eine auf sieben Seiten ausgedehnte Zeittafel über die in dem Werk behandelten politischen, wirthschaftlichen und eisenbahn-technischen Vorgänge.

Die neue Handelsstraße nach Rußlands centralasiatischen Besitzungen

und die Handelserzeugnisse dieser Gebiete.

(Mit einer Karten-Skizze.)

Am 6. Juni dieses Jahres hat die russische Regierung die Weiterführung der transkaspischen Eisenbahn, welche vom Ostufer des Kaspischen Meeres über Merw und Buchara nach Samarkand führt und ursprünglich nur für militärische Zwecke bestimmt war, über Dschisak, Begowas, Chodshent, Kokand und Margellan nach Andischan, mit einer Zweigbahn von Saporoshje nach Taschkent beschlossen. Die Fortsetzung der transkaspischen Eisenbahn nach Taschkent dürfte, neben strategischen Rücksichten, insbesondere auch durch den Umstand hervorgerufen worden sein, daß im Turkeanschen Gebiete eine hochentwickelte Baumwollenkultur vorhanden ist, welche mit der Zeit eine vollständige Verdrängung der ausländischen Baumwolle vom russischen Markt in Aussicht stellt.

Alle Rohprodukte Zentralasiens werden Rußland vorherrschend durch die transkaspische Eisenbahn von Samarkand, Buchara, Tschardschui über Merw nach dem Hafen von Usun Ada*) zugeführt. Von hier gelangen sie auf dem Seewege über das Kaspische Meer nach der Hafenstadt Petrowsk, von wo über Wladikawkas und Rostow a. D. ein direkter Anschluß an das Eisen-

*) Ursprünglich wurde Michailowsk am äußersten Ostende der Michaelbucht als Ausgangspunkt der transkaspischen Eisenbahn gewählt. Die Dampfer des Kaspischen Meeres, welche einen Tiefgang von etwa 2,70 m besitzen, konnten nicht direkt nach Michailowsk gelangen, sondern mußten erst nach Krasnowodsk befördert werden, wo Post, Waaren und Reisende auf kleineren Dampfern und Barken umgeladen und nach Michailowsk gebracht wurden. Da eine Vertiefung des Fahrwassers bis nach Michailowsk mit großen Schwierigkeiten verbunden war, auch nicht die genügende Zeit zur Verfügung stand, um die Bahn durch die Felsengebirge nach dem guten Hafen von Krasnowodsk zu führen, so wurde die Eisenbahn noch um 27 km nach Westen bis Usun Ada verlängert und hier eine Eisenbahnstation sowie ein Hafen mit allen nöthigen Vorrichtungen für das Umladen der Schiffe angelegt. Durch die Ausbaggerung einzelner Stellen des Fahrwassers war es möglich, daß die auf dem Kaspischen Meere verkehrenden großen Dampfer hier anlegen und ihre Fracht unmittelbar in die Eisenbahnwagen ausleeren konnten. Mit der Zeit traten aber regelmäßig wiederkehrende größere Versandungen des Fahrwassers ein, wodurch sich auch der Hafen von Usun Ada für die Schifffahrt als ungeeignet erwiesen hat. Es wurde daher in diesem Jahre eine Zweigeisenbahn von der Station Mulla Kara nach Krasnowodsk gebaut, wo alle Bedingungen für einen vorzüglichen Hafen vorhanden sind. Die Station und der Hafen von Usun Ada wurden im Jahre 1886 eröffnet.

In sehr origineller Weise hat der verstorbene Professor Brugsch Pascha, der bekannte gründliche Kenner des Orients, beim 25jährigen Jubiläum, das Carl Stange am 20. Juni 1892 feierte, die Verdienste desselben hervorgehoben, indem er etwa Folgendes ausführte:

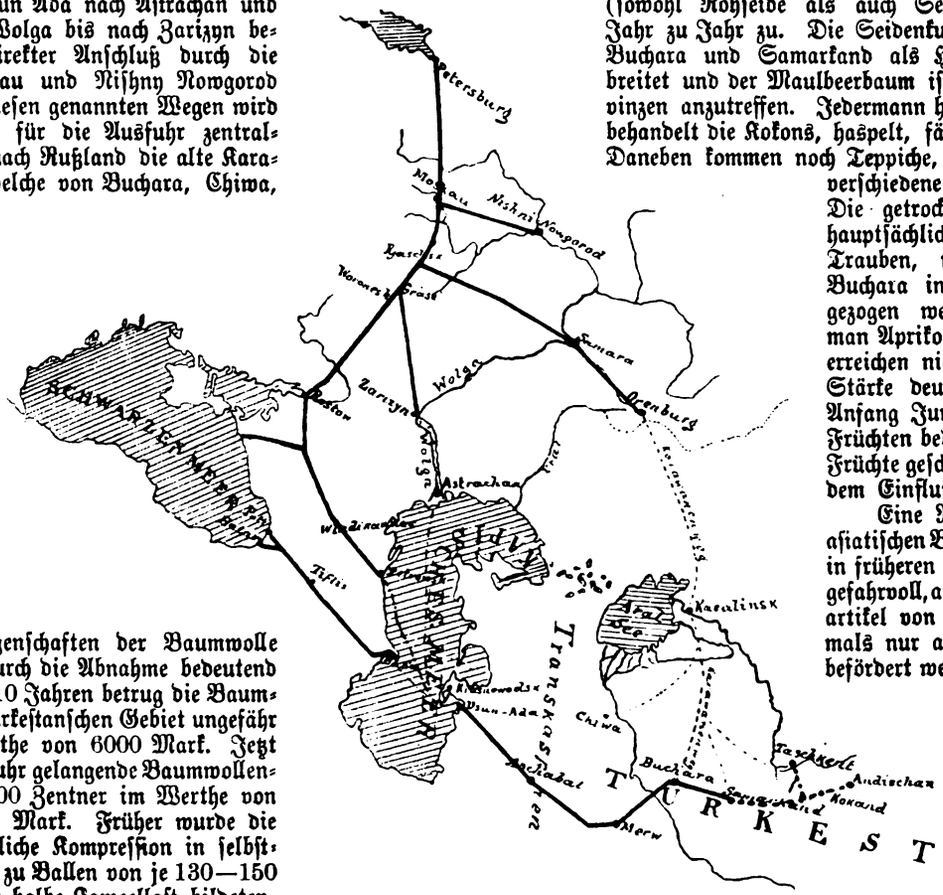
„Ludwig Pietsch habe ihm zwar schon die beste Sahne abgegessen, meinte er, aber er wolle trotzdem hier noch als Vertreter des Morgenlandes das Wort nehmen. Gerade das Morgenland habe Stangen so recht erst den deutschen Reisenden erschlossen. Die Verdienste Stangen's sind viel höher zu veranschlagen, als dies gewöhnlich geschieht. In Aegypten genossen früher die Deutschen herzlich wenig Ansehen. Das ergiebt sich am Besten aus den früher sehr gebräuchlichen Redewendungen. Man sagte nämlich: „Anständig wie ein Engländer" — „Heiter wie ein Franzose" und verzeihen Sie, meine Herren — „Besoffen wie ein Deutscher". (Große Heiterkeit.) Als ich in Kairo im Jahre 1867 vernahm, daß die erste deutsche Reise-Gesellschaft angelangt sei, fiel ich vor Verwunderung fast vom Stuhl oder richtiger vom Divan. Ich sagte mir: die Sache wird masisch, d. h. Essig. Heute freue ich mich, konstatiren zu können, daß ich mich gründlich geirrt habe. Wir Deutsche haben im Orient viel lernen können, daher der Ausdruck „sich orientiren". Das Morgenland ist die Heimath des Wissens und der Weisheit. Stangen gebührt die Anerkennung dafür, daß er der Erste war, der zahlreiche Deutsche nach dieser Heimath geleitete. Wenn der Orientale ein schweres Werk beginnt, so sagt er: „Insch allah!" (So Gott will), hat er es kräftig gefördert, so ruft er: „Masch allah!" (Gottes Wunder), hat er es aber zum glücklichen Ende geführt, so macht sich seine Freude Luft in dem Ausruf: „El ham, dul es allah!" (Gott sei Dank). Diese drei morgenländischen Ausdrücke sind auch für Stangen's Wirken angebracht, der heute an seinem Ehrentage zurückblickend auf alles Das, was ihm so wohl gelungen, jauchzen kann: „El ham, dul es allah!" Die Rede Brugsch Pascha's fand stürmischen Beifall.

Aber nicht der Orient allein ist es, wie bereits vorgemerkt, gewesen, den sich das Bureau für seine Unternehmungen ausgewählt hat, sondern eigentlich der ganze Erdkreis. Wiewohl es für daselbe viel schwieriger war, als für die derartigen englischen Institute, Verbindungen mit dem Auslande anzuknüpfen, und in Folge dessen die Versuchung nahe lag, englische Interessen zu vertreten, um leichter zum Ziele zu gelangen, so hat es sich doch mit vielen Opfern seine Selbständigkeit bewahrt und damit die Hauptstadt des neu geeinigten Deutschen Reiches um ein originelles Institut vermehrt, das in sich echt deutsch geblieben ist, dabei aber der Förderung des internationalen Verkehrs im weitesten Sinne dient.

Der Umstand, daß das Bureau in Deutschland beinahe ein ganzes Vierteljahrhundert als Unicum dagestanden hat und zum Theil jetzt noch in vielen Beziehungen einzig in seinen Einrichtungen ist, dürfte deutlich für die schweren Aufgaben, die es sich gestellt hat, sprechen. Jetzt bestehen in Berlin mehrere Reise-Bureaus und in Deutschland eine unzählige Menge und, obwohl

Digitized by Google

bahnnetz des europäischen Rußlands vorhanden ist. Vor etwa 1½ Jahren, als die Eisenbahnverbindung zwischen der Hafenstadt Petrowsk und Wladikawaks noch nicht bestand, mußten die Rohprodukte Zentralasiens von Usun Ada über das Kaspische Meer nach Baku und von hier auf der transkaukasischen Eisenbahn nach Batum oder Poti befördert werden. Von dort gelangten sie dann auf dem Seewege des Schwarzen Meeres nach denjenigen russischen Häfen, welche eine Eisenbahnverbindung nach dem Innern Rußlands besaßen. Auch wurde der Seeweg über das Kaspische Meer von Usun Ada nach Astrachan und die Wasserstraße der Wolga bis nach Zarizyn benutzt, von wo ein direkter Anschluß durch die Eisenbahn nach Moskau und Nishny Nowgorod möglich war. Neben diesen genannten Wegen wird auch noch gegenwärtig für die Ausfuhr zentralasiatischer Erzeugnisse nach Rußland die alte Karawanenstraße benutzt, welche von Buchara, Chiwa, Taschkent und Kokand über Kasalinsk nach Orenburg führt, von wo durch die Orenburg-Samara-Eisenbahn eine Verbindung nach Moskau und Nishny Nowgorod vorhanden ist.



Wie erwähnt, befindet sich im russischen Gebiet von Turkestan eine hochentwickelte Baumwollenkultur; durch Einführung amerikanischen Samens hat man jetzt die Eigenschaften der Baumwolle sehr verbessert und dadurch die Abnahme bedeutend vergrößert. Vor etwa 10 Jahren betrug die Baumwollenproduktion im Turkestanschen Gebiet ungefähr 1100 Zentner im Werthe von 6000 Mark. Jetzt schätzt man die zur Ausfuhr gelangende Baumwollenmenge auf etwa 700000 Zentner im Werthe von mehr als 26 Millionen Mark. Früher wurde die Baumwolle ohne künstliche Kompression in selbstbereiteten Wollenstoffen zu Ballen von je 130—150 Kilogramm, welche eine halbe Kameellast bildeten, verpackt und auf der Eisenbahn oder auch auf dem Karawanenwege nach ihrem Bestimmungsorte befördert. Jetzt sind fast ausschließlich Dampf-Kompressionsmaschinen eingeführt, welche eine kunstgerechte Verpackung der Baumwolle ermöglichen und dadurch die Beförderung wesentlich erleichtern. Auch hat man seit einigen Jahren Fabriken für die Reinigung der Baumwolle, bevor sie zur Ausfuhr gelangt, in Turkestan errichtet.

Neben der Baumwolle bilden Schafwolle, Felle (auch Fuchs- und Marderfelle), lebende Schafe und die Därme vom Schafe wichtige Ausfuhrartikel der zentralasiatischen Besitzungen. Beispielsweise ist die Bucharei von Schafheerden bedeckt; ein jeder Bauer besitzt wenigstens einige Schafe. Dieselben gehören zur Fettschwanz-Rasse, welche keiner besonderen Pflege bedarf, dabei zeichnen sich die Thiere durch ein schönes, krauses und weiches Fell aus. Die Därme der Schafe, welche in der Saitenfabrikation und in Wurstfabriken Verwendung finden, werden hauptsächlich nach Hamburg und Wien ausgeführt*). Auch die Ausfuhr von Seide (sowohl Rohseide als auch Seidenstoffe), nimmt von Jahr zu Jahr zu. Die Seidenkultur ist insbesondere in Buchara und Samarkand als Hausindustrie stark verbreitet und der Maulbeerbaum ist überall in diesen Provinzen anzutreffen. Jedermann hält Raupen, füttert sie, behandelt die Kokons, haspelt, färbt und webt die Seide. Daneben kommen noch Teppiche, getrocknete Früchte und verschiedene Gewürze zur Ausfuhr. Die getrockneten Früchte bestehen hauptsächlich aus Aprikosen und Trauben, welche insbesondere in Buchara in unglaublichen Mengen gezogen werden. Ueberall findet man Aprikosengärten. Die Bäume erreichen nicht selten die Größe und Stärke deutscher Eichen und sind Anfang Juni schon mit unzähligen Früchten bedeckt. Das Trocknen der Früchte geschieht ausschließlich unter dem Einfluß der Sonnenstrahlen.

Eine Reise nach den zentralasiatischen Besitzungen Rußlands war in früheren Jahren beschwerlich und gefahrvoll, auch konnten alle Handelsartikel von und nach Rußland damals nur auf dem Karawanenwege befördert werden. Jetzt ist es möglich, die Reise von Petersburg über Rostow a. D. — Petrowsk — Usun-Ada nach Samarkand in 7 Tagen zurückzulegen, während früher die Reise Monate in Anspruch nahm. Für die Verlängerung der Eisenbahn von Samarkand nach Andischan mit der Abzweigung nach Taschkent sind die Vorarbeiten bereits beendigt, so daß demnächst mit den eigentlichen Bauarbeiten be-

*) Dieser Handelszweig ist zuerst von einem Deutschen in Buchara begründet worden und hat in den letzten Jahren in Taschkens und anderen Orten Turkestans Nachahmer gefunden. Aus Buchara allein werden jährlich mehr als 800000 Därme, die zuvor gereinigt, darauf gesalzen und dann in Schaffelle eingenäht worden sind, ausgeführt.

---

die Bestrebungen aller dieser Unternehmungen in verschiedenen Zielen auseianderlaufen, so steht doch fest, daß sich Alle Carl Stangen's Reise-Bureau als Muster genommen haben. In der Presse und besonders von Kennern ist dies vielfach hervorgehoben worden.

Carl Stangen ist, wie oben bereits gesagt, kein Berliner Kind, er stammt ja aus Schlesien, aber seit 1867 ist er mit Berlin und den Berliner Verhältnissen so engverwachsen, daß er hier allgemein bekannt geworden ist. Er steht seit mehr als 40 Jahren im Dienste des Verkehrs, da er vor Einrichtung des Reise-Bureaus 12 Jahre im Postdienste gewirkt hat; daß er sich in seinem Berufe die richtige Praxis angeeignet hat, beweist die große Ausdehnung, die das Bureau unter seiner Leitung gewann. Er ist auf dem Reise-Gebiete ein muthiger Pionier gewesen, denn in allen Ländern, in denen es nur möglich war, zu reisen, war er der Erste, der deutsche Touristen dahin führte. Schon im Jahre 1878, nach 10jährigem Bestehen des Stangen'schen Reise-Bureaus, wagte er sich, trotzdem es damals sehr schwer war, über die Verkehrs-Verbindungen jenseits des Orients und Amerika's genaue Erkundigungen einzuziehen, an die bereits kurz erwähnte Reise um die Erde. Als er nach dieser in 8 Monaten glücklich vollendeten Reise ein Buch über dieselbe geschrieben hatte und dem Verein für Erdkunde ein Exemplar überreichen konnte, hatte er die Freude, daß der damalige Vorsitzende, Dr. Nachtigall, dasselbe mit den Worten dem Verein einhändigte: „Indem ich dieses Buch auf den Tisch des Vereins niederlege, konstatire ich, daß die erste deutsche Gesellschaftsreise um die Erde ausgeführt worden ist". Seitdem haben sich auch viele Einzelne an solche Reisen gewagt und als erst später gar „die Reise um die Welt in 80 Tagen" im Theater Aufnahme fand, ist es beinahe Mode geworden, den Erdball zu umsegeln.

Eine große Stütze bei seinen Unternehmungen hat Carl Stangen später in seinen Söhnen Ernst und Louis Stangen gefunden. Dieselben habe den Beruf ihres Vaters von frühester Jugend an getheilt und, wie dieser, ebenfalls eine bedeutende Anzahl Reisen nach allen Richtungen der Erde hauptsächlich ausgeführt. Zahlreiche Gruppenbilder, die in dem Bureau ausliegen, bestätigen, daß die Reisen sich überallhin ausgedehnt haben. Durch den Besuch aller Welt und der hervorragendsten Ausstellungen hat sich Carl Stangen's Reise-Bureau eine große Praxis auch in der Beförderung von Reisenden in großer Zahl erworben.

Im Jahre 1883 wurde mit dem Stangen'schen Unternehmen nebenher ein Importgeschäft von Kunst- und Industriegegenständen des Auslandes verbunden, das ebenfalls eine sehr große Ausdehnung genommen hat und das jetzt von Ernst Stangen und Louis Stangen, den bereits genannten Söhnen Carl Stangen's, die im Reise-Bureau thätig sind, unter der Firma: „Ernst Stangen Orient-Waaren-Lager" geführt wird.

Für solche Reisende, welche ihre Touren allein und unabhängig von jeder Begleitung ausführen wollen, wurde eine besondere Abtheilung geschaffen, in welcher alle Arten Fahrkarten, Sommer-, Rückfahrt-, Rundreise-Karten, Ausschiffungs-Koupons,

Digitized by Google

gonnen werden kann. Die Bauzeit ist auf 3½ Jahre festgesetzt, während die Baukosten auf 54,3 Millionen bezw. 51,6 Millionen Mark veranschlagt sind, je nachdem die Zweigbahn nach Taschkent bei Chawast oder Saporoshje abzweigt. Nach Vollendung aller Bauarbeiten wird Rußland in Transkaspien eine Eisenbahn von 2000 Kilometer Länge besitzen.

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk. (Fortsetzung.)

B. Betriebsdienst.

Auch hier gilt thunlich weitgehende Sparsamkeit ohne Beschränkung der unerläßlich nothwendigen Bedürfnisse des Verkehres als leitender Gedanke für alle Organisationen. Aus diesem Grunde wird auf eine Konzentrirung der einzelnen Dienstzweige besonderer Werth gelegt. Dieselbe gestattet übrigens auch die strengste Individualisirung der Betriebsmaßnahmen nach den örtlichen und zeitlichen Erfordernissen; allerdings erfordert diese Vereinigung aller exekutiven Thätigkeiten in der Person des Betriebsleiters einen tüchtigen, vielseitig gebildeten und erfahrenen Mann, dem auch eine gewisse Freiheit und Selbständigkeit in seinen Maßnahmen gewahrt bleiben muß. Die Geschäfte der Kontrolverwaltung, sowie die in das Bereich der Buchhaltung, des Verkehrsbureaus und der Hauptkasse einschlagenden Geschäfte sind den hierzu überhaupt berufenen Ressortverwaltungen vorbehalten. Ganz ähnlich ist der Betriebsdienst bei den von der k. k. priv. Südbahngesellschaft betriebenen Schmalspurbahnen Steiermarks organisirt.

Der Stationsdienst der schmalspurigen Eisenbahnen Sachsens wird nur auf den wichtigeren Verkehrsstellen durch besondere Stationsbeamte besorgt, auf den minder frequenten Haltestellen dagegen durch Privatpersonen, welche dieses Geschäft vertragsmäßig übernommen haben. Es sind vorwiegend Wirthe, Gewerbetreibende und Kommunalbeamte, die in der Nähe der Haltestelle wohnen, die Stationsanlagen in Ordnung zu erhalten und sich während der Stunde, wo Züge verkehren, auf der Haltestelle einzufinden haben, das Verladen der Stückgüter besorgen, beim Verschieben der Wagen und beim Weichenstellen hilfreich Hand leisten müssen. Eine Vergütung seitens der Staatseisenbahnverwaltung erhalten diese „Güteragenten" nicht; sie dürfen aber von den Versendern der auf der Haltestelle zur Beförderung aufgegebenen, sowie von den Empfängern der dort eingehenden Sendungen neben den tarifmäßigen Sätzen eine Gebühr einheben, welche in der Regel für Wagenladungssendungen (Güter oder Vieh) 1 Mark, für Langholzsendungen 1,20 Mk., für Stückgutsendungen 0,05 Mk. für je 100 Kilogramm, für 1 Stück Großvieh 0,20 Mk., für 1 Mastschwein 0,10 Mk. und für 1 Stück Kleinvieh 0,05 Mk. beträgt. Diese Gebühr ist in neuerer Zeit vielfach zum Gegenstande von Anfechtungen gemacht worden; man weist namentlich darauf hin, daß durch die Einhebung dieser Gebühren die Frachtinteressenten der Schmalspurbahnen gegenüber denjenigen der Vollspurbahnen benachtheiligt würden. Nun darf aber nicht übersehen werden, daß der Verkehr der in dieser Weise verwalteten Haltestellen in der Regel nicht groß genug ist, um die Errichtung besonderer Verkehrsstellen mit eigenen Beamten gerechtfertigt erscheinen zu lassen; für derartige kleinere Verkehrsplätze können Haltestellen eben nur dann in Frage kommen, wenn sich die Interessenten zur wenigstens antheiligen Uebertragung des betreffenden Aufwandes bereit finden lassen. Bei der großen Dichtigkeit der Güterverkehrsstellen erkaufen sich die Interessenten durch die Gebühren an die Güteragenten gewissermaßen die gleichen Vortheile, welche auf den Hauptbahnen durch Herstellung kostspieliger Privatgleisanlagen erkauft werden müssen. Auf den 17 schmalspurigen Linien Sachsens bestehen 95 gemischte Verkehrsstellen, von denen 79 durch Güteragenten verwaltet werden. Auf den nur für den Personenverkehr bestimmten Haltestellen, deren es 43 giebt, ist gar kein Dienstpersonal vorhanden. Die Zahl der fahrplanmäßigen Züge in jeder Richtung schwankt zwischen 3 (Wolkenstein—Jöhstadt 2c.) und 9 (Kirchberg—Wilkau); zumeist verkehren 4 Züge. Dieselben dienen fast durchgängig der Personen- und Güterbeförderung. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 5 bis 25 Kilometer pro Stunde. Das Zugbegleitungspersonal besteht in der Regel aus einem Zugführer und einem Bremser, welch letzterer im Taglohn steht. Die Dienstobliegenheiten des Ersteren sind sehr vielseitige; neben dem eigentlichen Zugführerdienste hat er die Fahrkarten- und Gepäckabfertigung auf den Haltestellen vorzunehmen, die Fahrkartenkontrole während der Fahrt zu besorgen und — so weit es seine Zeit erlaubt — sich auch an dem Ein- und Ausladen der Stückgüter auf den Verkehrsstellen zu betheiligen; auf den Haltestellen ohne Stationsbeamten obliegt ihm auch in Gemeinschaft mit dem Güteragenten die Weichenbedienung. Außer Gehalt und Kilometergeldern erhält der Zugführer für den Fahrkartenverkauf ein Zählgeld im Betrage von 1 Prozent der Einnahme. Der Lokomotivführerdienst ist Reserveführern (geprüften Feuermännern) übertragen, die in der Regel aus dem jüngeren Maschinenpersonal der Hauptbahnen entnommen sind und zum Hauptbahnbetriebe zurückkehren, sobald sie ihrem Dienstalter nach zu Lokomotivführern zu befördern sind. Als Heizer dienen verpflichtete, im Taglohn stehende Maschinenputzer.

Die Beaufsichtigung des Bahnverwaltungsdienstes obliegt dem Bahnverwalter; nur bei der Linie Mügeln—Geising—Altenberg werden die bezüglichen Geschäfte von einem Bahnmeiste besorgt. Die unmittelbaren Arbeiten der Bahnerhaltung werden von Bahnwärtern verrichtet, welche den Streckenrevisionsdienst zu versehen und die eigentlichen Bahnerhaltungsarbeiten auszuführen haben, damit die Aufnahme besonderer Streckenarbeiter thunlichst entfällt. Die Bahnwärter, denen Strecken bis zu 4 Kilometer zugewiesen sind, beziehen einen Gehalt von 840 bis 1080 Mk., eine Bekleidungsgebühr und eine Dienstaufwandentschädigung, welche letztere zwischen 60 und 100 Mk. schwankt. Dienstwohnungen für die Bahnwärter sind in den meisten Fällen nicht vorhanden.

Die Güterumladung erfolgt auf den Anschlußstationen theils durch Organe der Eisenbahnverwaltung selbst, theils durch

---

Hotel-Anweisungen u. s. w., sowohl für das Inland, als auch für die weitergehenden Touren im internationalen Verkehr aufliegen und verkauft werden.

Auch in literarischer Beziehung hat der Inhaber des Reise-Bureaus manche Anregung zu Reisewerken gegeben. Noch bevor ein Buch von Bädeker über Palästina und Syrien erschienen war, schrieb er 1874 ein Reisehandbuch über diese Länder, ebenso schrieb er 1879 das erste Buch, das über Verkehrsverhältnisse, Beförderungsweise, Hotels u. s. w. auf einer Reise um die Erde nähere Aufschlüsse giebt. 1884 gründete er die später in anderen Besitz übergegangene Zeitung „Der Tourist" und 1894 „Stangen's illustrirte Reise- und Verkehrs-Zeitung", die trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens bereits eine große Verbreitung gefunden hat, und zwar nicht nur in der Touristenwelt, sondern auch in weiteren Kreisen. Gerade diese Zeitung ist ein Reizmittel mehr, die goldenen Kronenstücke um den Erdball herumrollen zu lassen. Sie entwirft in einer Reihe gediegener Reiseschilderungen, die sehr hübsch illustrirt sind, so anregende Bilder, daß einem schon beim Lesen die Goldstücke in der Tasche klappern. Wer die Sehnsucht, all' die geschilderten Reize in natura zu sehen, überwinden muß, der wird auch auf einer Reise, die er auf seinem Stuhle mit der Zeitung in der Hand macht, recht vergnügte Stunden verleben. —

Bevor wir dem Café Bauer und gleichzeitig der Berliner Gewerbe-Ausstellung den Rücken kehrten, hatte mein verehrter Kollege sich gleich mir überzeugt, daß das Bureau, durch dessen immer mehr erweiterte Unternehmungen die Eisenbahn entschieden gewinnt, auch eine wissenschaftliche Seite hat, die es verdient, als Zeitereigniß auch in unseren Deutschen Verkehrs-Blättern genannt und gefeiert zu werden. Es ist ja gar keine Frage, daß durch solche Unternehmungen in den betreffenden Kreisen neue Keime für neue Anschauungen ebenso gewonnen werden, wie ehemals durch die Kreuzfahrten nach dem Oriente, nur daß man sie heute friedlicher gewinnt und darum tiefer in sich verarbeitet. Reisen sind uns geradezu naturwissenschaftliche Hilfsmittel und ich bin überzeugt, daß, wer unter der Aegide Stangen's reist, bald genug den heilsamen Einfluß an sich erfahren wird, der ihn durch die Beseitigung aller Reisehemmnisse dahin begünstigt, nur ganz seinen Beobachtungen zu leben. Niemand legt sein entbehrliches Geld besser an als in Reisen; das erfährt man schon auf kleinen Ausflügen wohlthätig an sich selbst, wie viel mehr auf größeren Wanderungen.

Ja wahrlich, wir Verkehrsbeamte können stolz darauf sein, daß ein Mann wie Carl Stangen aus unserem Berufsleben hervorgegangen ist. Alle Zeichen sprechen dafür, daß er seine Unternehmungen auch ferner wie bisher leiten und die ihm durch die stets fortschreitende Ausbildung der Mittel und Wege des Weltverkehrs gestellten erweiterten Aufgaben ebenso befriedigend und zum Nutzen und Vergnügen der wanderlustigen, wißbegierigen Menschenkinder zu lösen verstehen wird, wie die ihm seit fast drei Jahrzehnten gestellt gewesenen. Albert Roß.

Digitized by Google

hierfür aufgenommene Unternehmer, welche dieses Geschäft gegen Gewährung entsprechender Akkordsätze vertragsmäßig übernommen und unter Aufsicht der betreffenden Stationsverwaltung zu besorgen haben. (Fortsetzung folgt.)

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Fehler bei der Neuorganisation der preußischen Staatsbahn-Verwaltung. Die österreichische Eisenbahn Zeitung, ein in jeder Hinsicht gut unterrichtetes Fachblatt, schreibt, daß sich die im Allgemeinen als gut bewährte Neuorganisation in einzelnen Einrichtungen doch noch als verbesserungsbedürftig erweise. So habe sich herausgestellt, daß die Personalersparung in den technischen Bureaux der Eisenbahn-Direktionen durchwegs verkehrt angebracht sei. Fünf Direktions-Präsidenten haben sich bereits für die erhebliche Vermehrung des Personals in den technischen Bureaux ausgesprochen, darunter einzelne Direktionen wie Altona, Stettin u. s. w. für eine Vermehrung um fünf bis acht Beamte. „Bei einzelnen Direktionen sei diese Personalvermehrung gar nicht aufschiebbar, weshalb jetzt schon Hilfsbeamte hinzugezogen sind. Diese Vermehrung des Personals in den technischen Bureaux soll bereits Gegenstand der berichtlichen Erörterung mit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten geworden sein, und es sei nicht zu bezweifeln, daß sich der Landtag im Herbste mit einer solchen Personalvermehrung im Etat 1897/98 zu beschäftigen haben wird.

Prüfungswesen.

Baden. Fragen aus der Assistenten-Prüfung. 2. Abtheilung. (Schluß.)

I. Bahnbau.

1. Was versteht man unter einer Haupt- und einer Sekundärbahn und was ist über die Spurweite derselben zu sagen? Beschreibung des eisernen Oberbaues auf badischen Bahnen.

Durch welchen vorgeschriebenen freien Raum wird der seitliche und vertikale Abstand der Tunneleinfassungen, Brücken und sonstigen Bahnlanlagen wie anderer Gegenstände einem Gleise entlang bemessen und in welcher (Weise) Beziehung hierzu stehen die Weit- und Höhenverhältnisse der Eisenbahnfahrzeuge?

3. Welche Vorkehrungen sind an Wegübergängen auf Schienenhöhe über die Bahn getroffen, um letztere, während der Durchfahrt eines Zuges abzusperren? Kurze Beschreibung derselben.

4. Beschreibung der Einrichtungen auf Bahnhöfen, die dem Güterverkehr dienen.

K. Französische Sprache.

Dictée.

Le voyageur qui pénètre pour la première fois dans Paris par l'entrée monumentale de l'Arc de Triomphe, reste un instant tout étourné à l'aspect de tant de magnificance: de la grille de la barrière, il aperçoit de chaque côté de la grande avenue cette forêt d'arbres qui abritent, de leur ombre les Champs-Elysées; en face de lecé la place de la Concorde avec son aiguille de granit, ses statues, ses fontaines, ses chevaux de marbre, et puis dans le lointain, le palais de Tuileries. Ces Champs-Elysées sont la promenade du beau monde. Tout y passe, tout change, on se salue, on s'envie, on se hait, on s'admire, on y voit naitre la première mode et le premier bouquet de fleurs. Riches et pauvres, ouvriers et gamins, soldats et rentiers vont et viennent pèle-mèle dans les allées latérales.

Französisch II.

Stil.

Im Anfang der französischen Revolution hatten sich die Bewohner einiger Dörfer bei Auxonne gegen die Obrigkeit empört, und der junge Lieutenant Bonaparte wurde beauftragt, die Ruhe herzustellen (recevoir l'ordre). Er bemerkte bald, daß die Sache nicht so gefährlich war und daß die Lage durch Gewalt nur schlimmer werden würde. So ließ er seine Leute die Gewehre laden; doch bevor er das Feuer befahl, redete er zu den Bauern: „Bürger, es würde mir leid thun, rechtschaffene Leute zu tödten; wenn solche unter euch sind (il y a), woran (ce dont) ich nicht zweifle, so fordere ich sie auf rasch wegzugehn, denn ich habe Befehl auf das Gesindel (la canaille) zu schießen." Auf dieses Wort beeilten sich alle sich zu entfernen, denn, wie man sich denken kann, wollte keiner, daß man von seiner Person eine schlechte Meinung hätte.

L. Geographische Fragen.

1. Die Weichsel (Quelle, Lauf, durchflossene Länder und Städte).

2. Der Harz (Lage, Theile, Höhen, Orte, Produkte, Flüsse).

3. Die Reichslande Elsaß-Lothringen (Grenzen, Eintheilung Gebirge, Flüsse, Städte).

4. Zuflüsse des Rheins aus Schweiz und Elsaß.

5. Gebirge Rußlands.

6. Die preußischen (brandenburgischen) Marken.

7. Bestimmung der Lage folgender Punkte (in welchem Land, Provinz, an welchem Fluß ꝛc.)

Silistria, Oldenburg, Teutoburger Wald, Baku, Laibach, Wiborg.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. Zur Gehaltsaufbesserung der Beamten will die „Ostdeutsche Rundschau" von gut unterrichteter Seite erfahren haben, daß dieselbe vom 1. April 1896 ab in Kraft treten soll. Die Aufbesserung für die Subalternbeamten soll in der Weise geschehen, daß das Anfangsgehalt um 300 Mk. und das vom Tage der Anstellung ab nach 18 Jahren zu erreichende Höchstgehalt um 600 Mk. erhöht wird. Bei den meisten königlichen Subalternbeamten wird demnach das Jahresgehalt ausschließlich des gesetzlichen Wohnungsgeldzuschusses bei der Anstellung 2100 Mk. und das Höchstgehalt 4200 Mk. betragen. Die gleichzeitige Gehaltsaufbesserung der höheren Beamten werde wohl auch eine entsprechend höhere sein.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Eine bemerkenswerthe Entscheidung hat jüngst die Strafkammer des Metzer Landgerichts gefällt. Eine Frau, welche mit einer ihr geschenkten Rückfahrkarte von Metz nach Saarbrücken fuhr und des Betruges angeklagt war, wurde freigesprochen. Das Gericht erklärte die Bemerkung auf dem Billet: „Nicht übertragbar" als nicht zu Recht bestehend und sprach die Frau frei, weil jede Vermögensschädigung fehle. Das Schöffengericht hatte ähnlich erkannt. Die Staatsanwaltschaft wird auf dem Wege der Revision die Entscheidung des Reichsgerichts herbeizuführen suchen. — Man sollte hoffen dürfen, daß durch ein verbessertes Fahrkartensystem bald einmal die das Ansehen des Staates und der Rechtsprechung doch wahrlich nicht hebenden Prozesse wegen des im Volke stets unverstanden bleibenden Hoheitsrechtes der Unübertragbarkeit von Eisenbahnfahrkarten in Wegfall kommen. —

Vereinswesen.

Die Versammlung der Bahnärzte Bayerns und Badens am 1. und 2. August in Nürnberg fand eine starke Betheiligung. Zuerst tagten die bayerischen und badischen Bahnärzte getrennt, da Berathungsgegenstände zu erledigen waren, welche sich auf die internen Angelegenheiten der bezüglichen Vereine bezogen. In der Versammlung der bayerischen Bahnärzte referirte Dr. Zeitlmann (München) über die neue bahnärztliche Instruktion, Hofrath Dr. Stich (Nürnberg) über den Entwurf der neuen Statuten des Vereins bayerischer Bahnärzte. Der Statutenentwurf wurde angenommen. Es ist daraus zu entnehmen, daß die Vorstandschaft ihren Sitz in München hat und mindestens alle drei Jahre eine Vereinsversammlung stattfindet. Nachstehende Herren aus München wurden in die Vorstandschaft gewählt: Vorstand: Dr. Zeitlmann, Stellvertreter: Dr. Schalkhauser, erster Schriftführer: Dr. Beetz, zweiter Schriftführer: Dr. Schmidt, Kassier: Dr. v. Dessauer, Stellvertreter: Dr. Sartorius. In der gemeinsamen Sitzung der bayerischen und badischen Bahnärzte referirte Dr. Zeitlmann über die Verhandlungen auf der internationalen Konferenz in Amsterdam, betreffend den Sanitätsbericht bei den Eisenbahnen. Herr Offizial Klein (München) machte sehr interessante Mittheilungen über die Krankheitsstatistik bei den bayerischen Staatseisenbahnen. Der Redner erwähnte, daß seines Wissens bei keiner Bahnverwaltung (!) das statistische Material so genau bis in die Neuzeit vorliege, wie bei der bayerischen. Er theilte u. A. mit, daß beim Lokomotivführerpersonal in München 35 Krankheitstage auf den Einzelnen treffen, in Weiden nur 8. Die Herren Dr. Gelpke (Karlsruhe) und Dr. v. Forster (Nürnberg) referirten über die Erfahrungen bei Untersuchungen auf Farbenblindheit. Herr Dr. Gutsch (Karlsruhe) sprach über Verbandkästen, Transport von Verwundeten. Bei dem sich anschließenden Festmahl brachte Herr Dr. Zeitlmann das Hoch auf den Kaiser, den Prinz-Regenten und den Großherzog von Baden aus, Herr Regierungsdirektor Dr. v. Lippl (München) toastete auf die Entwickelung der bahnärztlichen Sache. Es folgte noch eine Reihe von Trinksprüchen. Tags darauf wurden Besichtigungen vorgenommen, und um 10 Uhr fand Zusammenkunft in der Ausstellung statt, wo zuerst die Abtheilung der bayerischen Staatseisenbahnen unter Führung von k. Ingenieuren besichtigt wurde. —

Digitized by Google

Ausland.

Oesterreich. Neuorganisation der österreichischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung. Das Amtsblatt vom 30. Juli hat das volle Inslebentreten der neuen staatlichen Eisenbahnverwaltung mit zahlreichen Durchführungsbestimmungen, Ernennungen und Auszeichnungen von Beamten des neuen Eisenbahnministeriums angeordnet. Administrativ am wichtigsten ist daran die endgiltige Auflösung der im Jahre 1882, bezw. 1884 errichteten Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und die Umwandlung der bisherigen elf Betriebsdirektionen in ebenso viel Staatsbahndirektionen mit theilweise abgeänderten Verwaltungsbefugnissen. Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, 1851 gegründet, bleibt erhalten, erhält aber eine neue Dienstinstruktion. In der Durchführung erinnert Vieles an das Vorbild der preußischen Neuorganisation. Bezüglich der Ernennungen zu Sektions- 2c. Chefs kann man eine gewisse Gewähr für eine gute Durchführung darin erblicken, daß bei denselben viele als bewährt bekannte Namen vorkommen. —

Schweiz. Jungfraubahn. Nächstens wird eine Broschüre über „Das Projekt der Jungfraubahn" erscheinen, in der das großartige Unternehmen eingehend und gründlich beleuchtet wird. Bei der Studie über die Jungfraubahn galten als leitende Gesichtspunkte: Absolute Betriebssicherheit, möglichster Schutz gegen die schädlichen Einflüsse der Hochgebirgsnatur, Gewinnung mehrerer Zwischenstationen, große Leistungsfähigkeit, kurze Bauzeit und sektionsweiser Bau und Betrieb der Bahn. Durch diese Bauart können die Erfahrungen in bau- und betriebstechnischer Beziehung fortwährend auf zweckmäßiger Weise verwerthet werden; auch wachsen neben den Anlagekosten gleichzeitig die Einnahmen bis zur Bahnvollendung. Die Tunnelbohrung erfolgt von verschiedenen Angriffspunkten aus und soll sich möglichst auf das ganze Jahr erstrecken. Die Arbeiten an der ersten Strecke der Jungfraubahn haben am 29. Juli begonnen. Der Unterbau für diese erste Sektion der Bahn soll noch dieses Jahr vollendet werden.

Vermischtes.

Auszeichnungen anläßlich der fünfzigjährigen Jubelfeier des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Seine Maj. der Kaiser verlieh den Charakter als Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath mit dem Range der Räthe 1. Klasse dem Präsidenten der Königl. Eisenbahndirektion Berlin und geschäftsführenden Direktor des Vereins Kranold; den Charakter als Geh. Regierungsrath mit dem Range eines Raths 3. Klasse dem Ober-Regierungsrath z. D. Magnus; den Charakter als Geh. Regierungsrath dem Vorsitzenden der Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft, Eisenbahndirektor Brecht. Den Rothen Adler-Orden 2. Klasse: dem Generaldirektor der belgischen Centralbahn Urban, dem bayerischen Regierungsdirektor Hauck. Den Rothen Adler-Orden 3. Klasse mit der Schleife: dem Geh. Seehandlungsrath a. D. Dr. Schubart. Den Rothen Adler-Orden 3. Klasse: dem Spezialdirektor der holländischen Eisenbahn van Hasselt, dem württembergischen Ober-Finanzrath Dopffel, dem badischen Ober-Baurath Esser. Den Rothen Adler-Orden 4. Klasse: dem Direktor der Ostpreußischen Südbahn Krüger, dem Chefredakteur der Vereinszeitung Dr. Koch, dem Vereinssekretär Schubert, dem Bureauvorsteher des Vereins Jblitz. Den Stern zum Kronen-Orden 2. Klasse: dem sächsischen Generaldirektor Geh. Finanzrath Edler v. d. Planitz, dem Präsidenten der württembergischen Staatsbahnen Generaldirektor v. Balz, dem mecklenburg-schwerinschen Geh. Ministerialrath Ehlers. Den Kronen-Orden 2. Klasse: den österreichischen Hofräthen Dr. Eger, Dr. Zehetner und Jeitteles, dem Direktor der k. k. österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft Grimus Ritter v. Grimburg, dem Ministerial-Sektionsrath v. Robitsek und dem bayerischen Ober-Regierungsrath Mahla. — Der Prinzregent von Bayern verlieh das Großkreuz des Verdienst-Ordens der bayerischen Krone dem Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen; den Verdienst-Orden 2. Klasse vom Heil. Michael dem Sektionsvorstand Himmel der ungarischen Staatsbahn, dem Eisenbahndirektions-Präsidenten Lüdicke in Münster; den Verdienst-Orden 3. Klasse vom Heil. Michael dem Ober-Baurath Prenninger, Direktor der österreichischen Südbahn, dem Königl. sächsischen Ober-Finanzrath Donath, dem Ober- und Geh. Baurath z. D. Rüppell und dem Geh. Baurath Lochner. — Der König von Sachsen verlieh das Comthurkreuz 2. Klasse des Albrechts-Ordens dem Generaldirektionsrath Dr. Roell und den preußischen Geh. Regierungsräthen Förster und Witte, sowie das Ritterkreuz 1. Klasse desselben Ordens Regierungsrath Samuel. — Der König von Württemberg verlieh das Commenthurkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens dem Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Kranold, das Ritterkreuz des Ordens der württembergischen Krone dem Ober-Regierungsrath Kolbe, das Ritterkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens dem Oberinspektor Petry. — Der Großherzog von Baden verlieh das Commandeurkreuz 1. Klasse des Ordens vom Zähringer Löwen dem Eisenbahndirektions-Präsidenten a. D. Offermann, das Ritterkreuz 1. Klasse desselben Ordens mit Eichenlaub dem bayerischen Generaldirektionsrath Stephan und dem Geh. Baurath Altvater, Vorsitzenden des oberhessischen Bahnwesens. — Der Großherzog von Hessen verlieh das Comthurkreuz 2. Klasse des Verdienst-Ordens Philipp des Großmüthigen dem Regierungsdirektor v. Lavale der pfälzischen Eisenbahnen, das Ritterkreuz 1. Klasse desselben Ordens dem Ober-Regierungsrath Dr. Sombart und dem bayerischen Generaldirektionsrath Schubert. — Der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin verlieh das Großcomthurkreuz des Greifen-Ordens dem Präsidenten der Königl. Eisenbahndirektion Berlin, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Kranold und das Comthurkreuz desselben Ordens dem Ober Baurath Dr. zur Nieden. — Der Großherzog von Oldenburg verlieh das Ehren-Comthurkreuz des Haus- und Verdienst-Ordens des Herzogs Peter Friedrich Ludwig dem sächsischen Ober-Finanzrath a. D. Strick, dem Großh. badischen Abtheilungsdirektor Schneider. — Der Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha verlieh das Comthurkreuz 2. Klasse des Sachsen-Ernestinischen Haus-Ordens dem Geh. Ober-Baurath Wolff von der oldenburgischen Staatsbahn. — Der Kaiser von Oesterreich verlieh das Comthurkreuz mit dem Stern des Franz-Joseph-Ordens dem Präsidenten der Königl. Eisenbahndirektion Berlin. Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Kranold, den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse den Geh. Bauräthen Werchan und Housselle. Die Königin-Regentin der Niederlande verlieh das Großoffizierkreuz des Ordens von Oranien-Nassau dem Präsidenten der Königl. Eisenbahndirektion Berlin, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Kranold.

Eine Eisenbahnwagenkirche für die sibirische Bahn ist am 23. Juli eingeweiht worden. Der Wagen, dessen Bau und Ausstattung 25000 Rubel kostete, ist nach dem Typus eines Wagens erster Klasse, aber mit ovalen Fenstern, gebaut und im Innern mit lackirtem Holz bekleidet. Der Heiligenschrein ist sehr kunstvoll aus Eichenholz geschnitzt und mit schön gemalten Heiligenbildern versehen. Neben der Kirche befinden sich im Wagen ein Abtheil für den Geistlichen und ein anderes für einen Kirchendiener. Der Kirchenwagen ist für die langen Strecken der sibirischen Bahn bestimmt, an der so wenig Kirchen liegen.

Briefkasten.

P. Ueber 25jährige Dienstjubiläen zu berichten, müssen wir uns leider wegen Raummangels versagen. Dank und Gruß! — **Z. in Darmstadt.** Mit Dank berichtigen wir, daß der Name des Herrn Verfassers der Geschichte der Main-Neckarbahn in voriger Nummer „Scheyrer" heißen muß. Hoffentlich ist es uns möglich, überhaupt noch einmal auf diesen interessanten Beitrag zur Eisenbahngeschichte ausführlicher zurückzukommen. Frdl. Gruß.

Vereins-Nachrichten.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Mühlacker.

Der Einladung zu der am 19. Juli in Maulbronn stattgehabten Bezirksversammlung wurde erfreulicher Weise zahlreich Folge geleistet, so daß sich das Versammlungslokal bei Herrn Bahnhofsrestaurateur Ruber beinahe als zu klein erwies; doch gelang es der Findigkeit und dem scharfen mathematischen Sinn unseres scheidenden Vereinsmitgliedes, Herrn Bahnmeister Grieb, für jedes Mitglied einen, wenn auch noch so bescheidenen Sitzplatz herauszurechnen. Nach kurzer Berichterstattung des Bezirksvorstandes, Herrn Eisenbahnassistenten Schmidt, über die diesjährige Landesversammlung, war es die Abschiedsfeier für unser bisheriges Bezirksmitglied Herrn Bahnmeister Grieb, welche fast den gesammten übrigen Theil für sich in Anspruch nahm. Herr Schmidt gedachte in warmen Worten des Scheidenden, ihn als eifriges Vereinsmitglied wie als stets heiteren Gesellschafter schildernd, während Herr Betriebsbau-Inspektor Ackermann demselben als treuem Beamten und fleißigem Mitarbeiter warme Worte widmete — gewiß ein Zeichen der allgemeinen Beliebtheit des Scheidenden. Nach manch' fröhlichem Gesang, gewürzt durch komische Vorträge, verließen die Theilnehmer in bester Stimmung den Versammlungsort, Herrn Grieb und seiner werthen Familie die besten Wünsche nach Cannstatt mitgebend, gleichzeitig aber auch den Wunsch aussprechend, sich ebenso zahlreich und vergnügt bei der nächsten Bezirksversammlung in Mühlacker wiederzusehen. Z.

Digitized by Google

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Tagesordnung

für die

Berathungen des VI. Verbandstages am 7. und 8. August 1896 in Berlin.

Verhandlungslokal: Viktoriasäle, Leipzigerstraße 134.

Beginn der Verhandlungen für beide Tage 9 Uhr Vormittags.

1. Bericht des Verbandsvorstandes und dessen Besprechung.
2. Vorlage, Prüfung und Richtigsprechung der Jahresrechnung.
3. a) Bericht des Referenten der Rechtshilfs-Abtheilung (Deutscher Eisenbahnbeamten-Verein in Hannover) über die Wahrnehmung der Rechtsangelegenheiten im verflossenen Jahre und Besprechung desselben.
   b) Bericht des Verbands-Ausschusses für die Rechtshilfsfrage und Besprechung der letzteren überhaupt.
   c) Vorlage und Prüfung der Rechnung über die dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover durch Wahrnehmung der Rechtshilfsangelegenheiten für den Verband erwachsenen allgemeinen Kosten, Anerkennung bez. Feststellung derselben.
4. Bericht des Ausschusses für Herbeiführung eines Abschlusses mit einer Unfallversicherungs-Gesellschaft.
5. Bericht des Verbandsvorstandes über das Ergebniß der auf Grund Beschlusses des V. Verbandstages angestellten Erhebungen in der Kautionskassenfrage.
6. Bericht des Preßausschusses über das Ergebniß des ersten Preisausschreibens und dessen Wiederholung; Mittelbewilligung.
7. Das Verbandsorgan, sowie die geistigen und fachliterarischen Aufgaben des Verbandes überhaupt. Allgemeine Aussprache, Aeußerung von Wünschen und Vorschlägen ꝛc. ꝛc.
8. Aufstellung des Haushaltplanes für 1895/96 und Erledigung von § 9, Absätze 2 und 8 der Verbandsordnung.
9. Feststellung von Ort und Zeit des VII. Verbandstages.
10. Allgemeine Besprechung von Verbands-, Standes- und Berufsangelegenheiten.

Der Verbandsvorstand.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Tübingen.

Am Sonntag, den 16. August wird ein **Familien-Ausflug** nach Urach abgehalten. Mit den Mittags um 12.59 bezw. 1.37 ankommenden Zügen sammelt man sich in Metzingen und fährt von da 1.43 an die Wasserfall-Haltestelle. Sodann wird zu Fuß ein Spaziergang an den Uracher Wasserfall und nach Urach unternommen, woselbst der Saal „Zum wilden Mann" reservirt ist. Der Ausflug findet bei jeder Witterung statt und ist für gute Unterhaltung der verehrl. Theilnehmer gesorgt.

Hierzu werden die w. Mitglieder sowie auch Nichtmitglieder nebst Familienangehörigen sowohl des Bezirks Tübingen als auch der Nachbarbezirke freundlichst eingeladen und giebt sich der Ausschuß der Hoffnung hin, daß eine recht rege Betheiligung stattfindet.

Hechingen
Reutlingen, den 3. August 1896.

Mit kollegialer Begrüßung
Im Namen des Ausschusses:
Miller. Stichling. Bühr.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Rhenania

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Köln.

Grundkapital Mk. 3000000.—. Reserven Mk. 1930760.—.

Bis Ende 1895 geleistete Unfall-Entschädigungen Mk. 8622971.—.

Die Gesellschaft übernimmt zu **billigen festen** Prämien:

Unfall-Versicherungen

einzelner Personen gegen körperliche Unfälle aller Art, in und außer dem Berufe einschließlich Reisen, und vergütet im Schadenfalle die versicherten täglichen Kurkosten vom **ersten Tage** nach der ärztlichen Behandlung ab bis auf die Dauer von **200 Tagen** nach dem Unfalle.

Die „Rhenania" empfiehlt sich besonders den Herren **Eisenbahn- ꝛc. Beamten** zur Versicherungsnahme, indem sie darauf hinweist, daß sie mit dem **Deutschen Eisenbahnbeamten-Verein in Hannover** zwecks Versicherung seiner Mitglieder im Vertrags-Verhältniß steht und bereits eine Anzahl Eisenbahn- wie auch Postbeamte versichert hat.

Zur Ertheilung jeder gewünschten Auskunft, sowie zur kostenfreien Verabreichung von Prospekten und Antragsformularen erklären sich sämmtliche Vertreter der Gesellschaft gern bereit und die

Direktion in Köln a. Rh., Elisenstraße 22.

Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar., Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert

Tafelbesteck in la Qual. von Mk. 5 bis 50.

Ferd. Rausch-Wutha, Thür.

Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.

Katalog umsonst und postfrei.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen** unter genauer Angabe der zuständigen Direktion von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz** vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Bahnmeister-Schule

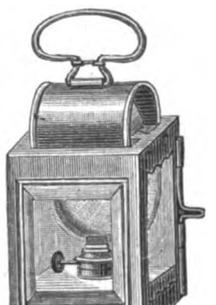
Sternberg in Mecklbg.

Auskunft durch d. Director: Moritz Wenck, Architot.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von bisher sehr bequem herauszunehmen und einzulegen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist nun einer □ Reins-Nickel-Blende versehen a. Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwarenfabrik
Beierfeld i. S.

Unentbehrlich

in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.

Sessel-Closet

ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.

Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.

Näheres siehe 3 Wochen vorher.

Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Aufseher II. Kl. sucht

Reisegefährten

zu Partie in den Harz oder nach Lausitzer Gebirge vom 8. Sptbr. ab.

Anerbieten unter **L. 12** an Geschäftsstelle dieses Blattes erbeten.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an
K. Flaschenwein von 115 Pfg an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25.

Musikkapelle in der Tasche!

Wer **Mundharmonika schnell** und gründl. erlernen will, verlange die **„Neue Mundharmonikaschule ohne Noten".** Preis 50 Pf. Dieselbe mit einer ff. rein abgestimmten Mundharmonika mit Silberstimmen **Mk. 1,70.** Gegen vorhergehenden Betrag eventuell in Briefmarken erfolgt der Versand franco.

Meine **Mytheria-Zugharmonikas** übertreffen in Tonfülle und solider Ausführung jedes andere Fabrikat. **Müller's echte Accordzithern** z. Selbsterlernen, jetzt nur **Mk. 12.—,** Spieldosen, Violinen, Schlagzithern, sowie diverse Gegenstände mit Musik zu billigen Preisen, desgl. sämmtl. Instr. f. Musiker Reparaturen aller Instrum. verzüglichst.

C. F. Miether, Hannov. Harmonika- u. Musikinstrum.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft

Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Expeditionshilfsarbeiter

auf einer mittleren Station des Bezirks Dresden-Neust. wünscht mit einem Kollegen in den Bureaus der Hauptverwaltung oder auf den Stationen oder Güterverwaltungen Dresden's baldmöglichst zu tauschen. Gefl. Offerten unter **M. K. 20** an die Expedition dieses Blattes erbeten.

Digitized by Google

Damenkleiderstoffe

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

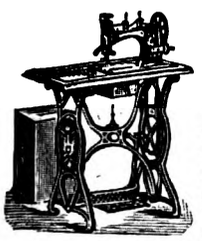
Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat **sich seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- Deutsche Familien-Nähmaschine **„Germania"** mit 50 Mk.
- Beste Deutsche Familien-Nähmaschine **„Berolina"** mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien
Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.**
Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsstelle der D. Verkehrs-Blätter.**

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u.-Bedingungen.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Cuxmstr. 24.

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von 0,75, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabake das Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Citio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

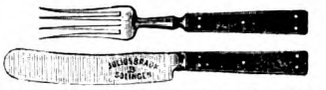
Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Solinger Messer u. Gabeln

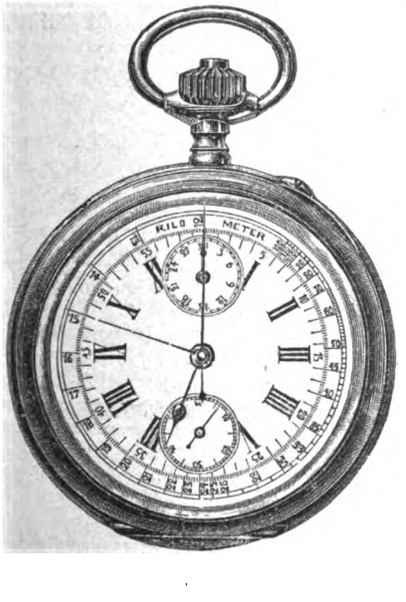
No. 385



5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet



Die **Uhren-Fabrik** von
Albrecht Keltzsch
Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.
betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Wohlfahrts-Ueberoinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10000 Mitgl.)
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Familien-Versorgung.

Alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- ꝛc. Beamten, die Beamten der Sparkassen, Genossenschaften und Kommanditgesellschaften, Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, Aerzte, Thierärzte, Zahnärzte, Apotheker, Ingenieure, Architekten, Offiziere z. D. und a. D., Militär-Aerzte, Militär-Apotheker und sonstige Militärbeamten, sowie auch die bei Gesellschaften und Instituten dauernd thätigen Privat-Beamten, welche für ihre Hinterbliebenen sorgen wollen, werden auf den

Preußischen Beamten-Verein

Protektor: Seine Majestät der Kaiser

Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnisgeld-Versicherungs-Anstalt

aufmerksam gemacht.

Reiner Zugang 1895 — 3391 Versicherungen über 12579940 Mk. Kapital und 50660 Mk. jährl. Rente.
Versicherungsbestand 141178555 Mk. Vermögensbest. 36543000 Mk.
Der Ueberschuß des Geschäftsjahres 1895 beträgt rund 1237000 Mk., wovon den Mitgliedern der größeste Theil als Dividende zugeführt wird.

Die **Kapital**-Versicherung des Preußischen Beamten-Vereins ist vortheilhafter als die s. g. **Militärdienst**-Versicherung.

Der Verein stellt **Dienstkautionen** für Staats- und Kommunal-Aemter unter den **günstigsten** Bedingungen.

Infolge der eigenartigen Organisation (keine bezahlten Agenten) sind die Prämien beim Verein billiger, als bei allen anderen Anstalten. Die Drucksachen desselben geben jede nähere Auskunft und werden auf Anfordern kostenfrei zugesandt von der

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:** Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** ꝛc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien ꝛc. 20 Pfg. **Burckhardt & Dichner, Hohenstein 60. Sachsen.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Pianinos

von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

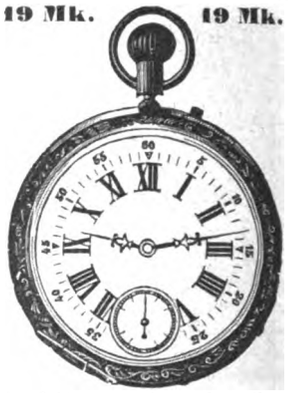
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk, 6 Steine, schriftl. **Garantie 3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Actiengesellschaft

Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen in jeder Höhe unter den günstigsten Bedingungen, **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.** Zu zahlen ist eine **einmalige** Abschluss-Provision von **1½%** und ein jährliches Entgelt von **3½%** von dem noch nicht amortisirten Kurswerth.

Durch Inserate der Versicherungsanstalt „**Preussischer Beamten-Verein**" gezwungen, machen wir darauf aufmerksam, dass diese **stets** vor Hergabe einer Kaution **den Abschluss einer Lebensversicherung verlangt,** sowie die sofortige Zahlung der Differenz zwischen Nennwerth und Kurswerth 3½ procentiger Effekten. Das sind ca. **5%.**

Dadurch legt eine Kautionsleistung des Preussischen Beamtenvereins dem Beamten **einmalige und dauernde Mehrlasten** gegen eine solche der Ersten Berliner Kautionsgesellschaft auf. **Einmal** bei Stellung der Kaution sind beim Preussischen Beamtenverein ca. **3½ mehr** als bei der Kautionsgesellschaft und **jährlich** sind beim Preussischen Beamtenverein in den ersten Jahren ca. **1½% mehr** als bei der Kautionsgesellschaft zu zahlen.

Bereits gestellte Kautionen werden in derselben Weise übernommen.

Inhalt: Zum VI. Verbandstage. — Jubiläumsfeier des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Berlin und seine Eisenbahnen. — Die neue Handelsstraße nach Rußlands centralasiatischen Besitzungen. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. Betrieb, Verwaltung und Bau. — Prüfungswesen. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. Vereinswesen. — Feuilleton: Ein modernes Verkehrs-Institut. — Ausland. — Vermischtes. — Vereins-Nachrichten und -Bekanntmachungen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Diese Nummer umfaßt 12 Seiten.

Nr. 33. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. **Leipzig, den 13. August 1896.** München.

Die Reichs-Eisenbahnen im ersten Vierteljahrhundert ihres Betriebes.

In unserem großen Jahrhundert, reich an Wohlthaten des Fortschrittes auf sämmtlichen Gebieten der Künste und Wissenschaften, hat Europa den Ruhm für sich, das bedeutendste Fortschrittsmittel, die Eisenbahnen, in's Leben gerufen zu haben. England gab der Welt im Anfang des Jahrhunderts die erste Zuglokomotive und konnte im Jahre 1829 von Liverpool nach Manchester die erste Lokomotiveisenbahn der Erde dem Verkehre eröffnen. Was die Eisenbahnen zu leisten im Stande sind, das zeigte sich auch im Kriegsjahre 1870/71 in der mustergiltigen und schnellen Beförderung unserer Armee. Nachdem unter des großen Königs und seiner Heerführer Leitung die wackeren Truppen unsere Waffen zum Siege getragen, waren es in den okkupirten Landestheilen und vornehmlich in Elsaß-Lothringen die Eisenbahnen, welche die verwundeten und kranken Brüder des Heeres der heimathlichen Pflege zuführten und für Einrenkung des Handels in regelrechte Bahnen die Vermittelung übernahmen.

Durch den Friedensvertrag vom 10. Mai 1871 wurden die Elsaß-Lothringischen Bahnen von der französischen Ostbahn durch Vermittelung der französischen Regierung vom Deutschen Reiche zum Preise von 325 Millionen Franken unter Anrechnung auf die Kriegskosten-Entschädigung erworben, wobei von der käuflichen Uebernahme des rollenden Materials abgesehen wurde. Der Besitz der Linie Colmar—Münster wurde im Dezember 1871 seitens der Stadt Münster für 2,7 Millionen Franken dem Deutschen Reiche abgetreten.

Während bis zum Sommer 1871 zwei Betriebs-Kommissionen in Straßburg und Saarbrücken die Verwaltung dieser Bahnen hauptsächlich für militärische Zwecke geleitet hatten, wurde am 1. August 1871 der volle Verkehr wieder aufgenommen, und am 25. August 1871 der Geheime Regierungsrath Mebes, vortragender Rath im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, als Vorsitzender der Betriebs-Kommission Straßburg berufen. Unterm 9. Dezember 1871 wurde mit kaiserlichem Erlaß die Einrichtung einer „Kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen" angeordnet und am 1. Januar 1872 in Wirkung gesetzt. Der Kommissionsvorsitzende Geh. Regierungsrath Mebes wurde zum Geheimen Ober-Regierungsrath und Vorsitzenden der General-Direktion mit der Amtsbezeichnung General-Direktor ernannt. Der bisherige Regierungs- und Baurath Cronau, die Regierungs-Assessoren Fleck, von Guerard, Dr. Schulz, die Eisenbahnbauinspektoren Funke und Bolte wurden zu Mitgliedern der General-Direktion mit der Amtsbezeichnung Eisenbahn-Direktoren und zu Hilfsarbeitern die Regierungs-Assessoren Dr. jur. Greiff und Simson ernannt.

Für den oberen, mittleren und unteren Betriebsdienst wurden angeworben zum großen Theil die von den deutschen Heimathsbahnen abkommandirten Beamten, welche sich während der Kriegszeit in Elsaß-Lothringen oder im inneren Frankreich befunden hatten. Für den Bureaudienst konnte jedoch nicht volle Deckung in den Feldeisenbahnschaaren gefunden werden, aber Offerten aus Deutschland schlossen im Anfang des Jahres 1872 auch diese Lücke, wie sich ebenso für den Betriebs- und Fahrdienst viele ehemalige Beamte der französischen Ostbahn gemeldet und bei der deutschen Verwaltung bereitwillig Aufnahme gefunden hatten.

Der Betrieb wurde im Jahre 1871 mit rund 740 Kilometer Bahnen im Reichsland begonnen, welches Netz sich bis zum Jahre 1895 gerade verdoppelt hatte, es umfaßt 1462 Kilometer. Das rollende Material wurde vorläufig von der französischen Ostbahn gemietet, aber in den nächsten Jahren zurückgegeben, da die aus den Kriegskosten bewilligten 34 Millionen Mark die Beschaffung der Betriebsmittel bald ermöglichten.

Die erworbenen Bahnen waren erstens die Hauptverbindungslinien:

a) von der Schweiz bis zur bayerischen Rheinpfalz: Basel—Mülhausen — Colmar — Schlettstadt — Straßburg — Hagenau — Weißenburg;

b) von Baden bis Frankreich: Kehl—Straßburg—Zabern—Saarburg—Avrikourt;

c) vom Elsaß nach Lothringen: Hagenau—Saargemünd—Beningen—Metz, an welche in Beningen die Strecke bis Forbach die Verbindung bei Saarbrücken mit der Rheinprovinz vermittelte.

Zweitens die kürzeren Nebenlinien:

Mülhausen—Belfort; Metz—Pagny; Diedenhofen—Fontoy zu einem weiteren Anschluß an Frankreich, sodann:

Mülhausen — Thann-Wesserling; Sennheim — Sentheim; Bollweiler—Gebweiler; Colmar—Münster; Schlettstadt—Markirch; Straßburg—Molsheim—Mutzig; Molsheim—Barr; Molsheim — Wasselnheim und Avrikourt — Dieuze als auslaufende Sackbahnen.

Die erste Eisenbahnlinie im Elsaß wurde im Jahre 1839 von Mülhausen nach Thann dem öffentlichen Verkehr übergeben, an die sich dann die anderen Linien in schneller Aufeinanderfolge anschlossen.

Auf Grund einer Vereinbarung mit der großherzoglich luxemburgischen Regierung vom 11. Juni 1872 übernahm die deutsche Verwaltung als Pächterin mit dem 16. September 1872 den Betrieb folgender Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Bahn:

Reichsgrenze hinter Diedenhofen—Bettemburg—Luxemburg—Ulflingen mit belgischem Anschluß; hiervon abzweigend die Strecke von Bettemburg nach Esch und Oettingen;

Digitized by Google

von Luxemburg nach Wasserbillig zum Anschluß nach Trier; und von Luxemburg nach Bettingen zum weiteren belgischen Anschluß in einer Gesammtlänge von 170 Kilometer. Der Pachtvertrag läuft bis 1912.

Vom Reiche wurde sodann mit großen Mitteln bis jetzt der Ausbau des Handels- und Verkehrsnetzes mit Altdeutschland und in Elsaß-Lothringen selbst vollzogen. Es wurden hergestellt vier weitere Verbindungen mit Baden: von St. Ludwig bei Basel nach Leopoldshöhe; von Mülhausen nach Müllheim; von Colmar nach Altbreisach und von Hagenau nach Rastatt, alle vier mit festen Rheinbrücken. Ferner Verbindungen mit der Rheinprovinz: von Diedenhofen über Sierk nach Trier; von Metz über die alte Strecke bis Courcelles und von da über Bolchen—Teterchen nach Bous und Völklingen. Mit der Pfalz erstand die Verbindung von Straßburg über Lauterburg nach Speyer und mit Frankreich die Linie von Metz über Amanweiler nach Verdun. Im Reichsland selbst wurde die Verbindung der elsaß-lothringischen Hauptstädte Straßburg und Metz durch die neue Linie von Saarburg über Remilly nach Metz bedeutend abgekürzt. Sodann wurde die von der schon zu französischer Zeit konzessionirten lothringischen Privatgesellschaft bis 1872 fertig gestellte Verbindungslinie Saargemünd—Saarburg nach mehreren verflossenen Pachtjahren käuflich erworben. Diese Strecke diente in erster Linie dem Saarkohlenverkehr, neben welcher in der Neuzeit noch eine Linie von Saargemünd über Wingen und Mommenheim nach Straßburg gebaut wurde, die auch zur weiteren Entlastung der Kohlen- und Gütertransportstrecken die direkteste Gelegenheit giebt. Eine andere Linie von größerer Ausdehnung entstand in den Jahren 1879 bis 1883. Es war die vom Nordwesten Lothringens von Diedenhofen über Teterchen und Karlingen nach Beningen gebaute Strecke, welche hier an die alte Linie Beningen—Hagenau sich anschloß und dem Güterverkehr der Strecke Diedenhofen — Metz — Saarburg—Straßburg Enlastung brachte. Ferner wurden die Anschlüsse an die Hauptlinien Straßburg—Avrikourt von Wasselnheim nach Zabern und an Straßburg—Basel das fehlende Stück von Barr bis Schlettstadt ausgebaut, um den Durchgangsverkehr zwischen dem Norden und dem Süden Elsaß-Lothringens für den Bahnhof Straßburg zu verringern. Auch die 1877 eröffnete Seitenlinie Zabern — Steinburg — Buchsweiler wurde über Obermodern nach Hagenau durchgeführt, um den Verkehr von Westen nach Osten über Vendenheim und Straßburg zu vertheilen. Andere kleine Linien wie: Mutzig—Rothau nach Saales, Dieuze—Bensdorf nach Saaralben, Bensdorf — Château-Salins — Chabrey, Saarburg — Vallerysthal, Saarburg — Alberschweiler, Weilerthal — Weiler, Walburg — Wörth, Walburg — Selz, Münster — Metzeral, Gebweiler—Lautenbach, Sentheim—Masmünster und Altkirch—Pfirt vollendeten den Ausbau des spinnengewebeartigen Eisenbahnnetzes im Reichsland, welche der Bevölkerung des angeschlossenen Landes Gelegenheit bieten, die Verkehrszentren leichter zu erreichen, ihre Produkte abzusetzen und ihre Bedürfnisse schneller und billiger heranzuholen.

Das den Eisenbahnbeamten aus allen Theilen des Deutschen Reichs zur zweiten Heimath gewordene Elsaß-Lothringen ist eines der fruchtbarsten und durch Gewerbe und Industrie eines der reichsten Länder im Herzen Europas. Das Elsaß liefert Hopfen, Tabak und Tannenholz, Lothringen Steinkohlen, Eisenerze und Salz, in beiden Landestheilen aber wird an den Abhängen der Vogesen und an der Mosel viel Wein und Obst gewonnen. Die Erzgewinnung hat in Lothringen einen bedeutenden Hüttenbetrieb hervorgerufen, während im Elsaß die Industrie große Baumwollwaaren-Fabriken schuf, welche in mehreren Vogesenthälern reichliche Beschäftigung aufweisen.

Die geographische Lage seiner Eisenbahnen befähigt es, den mächtigen Waaren-Austausch zwischen Süddeutschland und Frankreich, sowie zwischen dem deutschen Norden, Belgien und Holland einerseits und der Schweiz und Italien andererseits zu vermitteln. Unter dem Regiment der segenbringenden friedlichen 25 Jahre hat denn auch der Verkehr und damit der finanzielle Erfolg für die reichsländischen Eisenbahnen eine stark aufsteigende Bahn verfolgt. Während die wirkliche Betriebs-Einnahme für 1872 rund 25 Mill., die Ausgabe dagegen 19 Millionen, mithin der Einnahme-Ueberschuß rund 6 Millionen Mark betrug, haben die Reichs-Eisenbahnen im abgelaufenen Rechnungsjahre 1895/96 mit einem Betriebs-Ueberschuß von 24 Millionen Mark dem Deutschen Reiche aufwarten können. Die Anlagekosten-Berechnung gestaltete sich 1895 wie folgt:

Für die ehemaligen französischen Ostbahnlinien wurden bezahlt 260 Millionen, für die Beschaffung der ersten Betriebsmittel angelegt 34 Mill., nach Reichsgesetzen auf 1872 und 1873 für Neubauten bis zum Jahre 1879 aufgewendet 111 Mill., welche Mittel aus der Kriegskosten-Entschädigung entnommen waren.

Aus Reichsanleihen bis 1895 traten für fernere Neubauten hinzu 107 Millionen. Aus elsaß-lothringischen Landesmitten, sowie von Gemeinden und Körperschaften wurden noch aufgebracht 13 Millionen Mark.

Dieses wirklich aufgewendete Anlagekapital von rund 525 Mill. Mark ergiebt bei 1462 Kilometer Bahnlänge eine durchschnittliche Belastung von rund 360000 Mk. für das Kilometer. Der 1871 gezahlte Kaufpreis von 260 Millionen war aber um 91 Millionen höher als das von der französischen Ostbahngesellschaft s. Z. aufgewendete Baukapital; rechnet man diesen Posten von der Gesammt-Aufwendungssumme von 525 Millionen ab, so erscheint das von der Reichsbahn-Verwaltung nebenher notirte Anlagekapital von 434 Millionen, in welcher Summe also die wirklichen Herstellungskosten der Reichs-Eisenbahnen einschließlich Beschaffung der Betriebsmittel erblickt werden können.

Nach den vorgetragenen Anlagekapitalien und nach den jeweiligen Betriebs-Ueberschüssen brachten die Reichsbahnen im Jahre 1874 einen Zins von 1,90 Prozent, welcher in fast stetig aufsteigender Folge bis auf 4,55 Proz. in der Jetztzeit herangewachsen ist. Daß sich dieses finanzielle Ergebniß trotz des gewaltigen Verkehrs-Aufschwunges nicht noch günstiger stellt, rührt eben von dem hohen Anlagekapital her, welches pro Kilometer 110000 Mark höher ist als die durchschnittliche Belastung der deutschen Linien.

Das Kellerfest.

Eine Sonntagsdienst-Humoreske aus vergangener Zeit.

Von C. Belger. (Nachdruck nicht gestattet.)

„Also, wie ich Ihnen schon gestern sagte, Herr Tragezu, werde ich heute Vormittag mit Zug 838 nach Schönfrauendorf fahren. Sie vertreten mich, und ich erwarte, daß — — hm!“

„Herr Inspektor können ruhig fahren; werde streng auf Alles Obacht geben.“

„Nun ja, das war das, was ich Ihnen sagen wollte. Ich werde mich reisefertig machen, inzwischen können Sie 'mal den Diätist Rosenblümel holen lassen, — der Kerl hat wieder einmal den Zug 1067 verschlafen.“

„Jawohl, Herr Inspektor! Trommler, holen Sie 'mal den Rosenblümel von der Bodenmeisterei! Er soll in die Inspektion kommen!“

Diese Unterhaltung fand statt zwischen dem gestrengen Herrn Inspektor Frühauf und seinem ältesten Stations-Assistent, Herrn Gotthelf Tragezu; — ersterer ein strenger, mitunter gemüthlicher Chef, letzterer ein Mann mit martialischem Schnurrbart, aber einem windelweichen Herzlein. Es schlug eben 8 Uhr; und schon um 9 Uhr war Rosenblümel, der arme Sünder, abge — — fertigt und um einige Kosenamen bereichert; — um $^1/_2$10 Uhr aber dampfte der „Alte“ gen Schönfrauendorf ab. Während der Abfahrt rief er dem diensthuenden Assistenten, in der Person des ewig durstigen Edmund Dick, noch zu: „Sagen Sie Tragezu, daß ich 11 Uhr Nachts mit Zug 849 wiederkomme!“ Dick verbeugte sich, legte grüßend die Hand an die „Rothe“, und fast schien es, als ob ein gepreßtes „Gott sei Dank“ seinem Munde entschlüpfe. Erwiesen ist diese Annahme aber nicht!

Kaum war die Luft rein, da erschienen schon einige andere aufathmende Eisenbahner im Stationsbureau, — lauter fidele Häuser, die der Dienst gerade Sonntags an das vielgeliebte Schreibpult bannte.

„Nun Dick, ist er fort?“ ließ sich der Assistent Lodenrock vernehmen. „Ja er ist fort“, replizirte Dick.

„Kommst du heute auch zum Kellerfest drüben in der Güterverwaltung?“ frug Kollege Buttel mit einem vielsagenden Blick auf Dick.

„Geht, Ihr Schützenbrüder, wollt Ihr mich zum Besten haben?“ sprach der Gefragte unter lautem Lachen. „Was haben denn die Herren Kollegen Heiteres?“ frug Tragezu, der eben hereintrat. Buttel setzte sich in Positur und antwortete mit feinem Lächeln: „Wenn wir den Herrn Pseudochef einladen dürften, so wäre uns das eine große Ehre. Sintemal und alldieweil der gestrenge Herr Inspektor verreist ist, haben wir drüben im Keller alles Nöthige zusammengetragen, um ein solennes Kellerfest für heute Nachmittag zu arrangiren“. Tragezu wiegte bedächtig auf den Beinen hin und her, einige Worte des Widersprechens und Bedenkens kamen über seine Lippen, schließlich aber gab er sich besiegt und sagte zu.

Digitized by Google

Auf den Reichsbahnen wurden 1895 befördert rund 17 Mill. Personen und 16 Millionen Tonnen Güter und dafür 15 bezw. 46 Millionen Mark, einschließlich der Nebeneinnahmen aber 65 Millionen Mark vereinnahmt.

Das Beamten- und Arbeiter-Personal im Betriebs- und Bureaudienst belief sich auf rund 14000 Köpfe, worauf circa 17 Millionen Mark Besoldungen und persönliche Ausgaben fallen. Sächliche und Unterhaltungskosten erforderten 24 Millionen, sodaß die Gesammt-Ausgabe 41 Millionen und hiernach der Betriebs-Ueberschuß 24 Millionen Mark betrug. (Schluß folgt.)

Die Verstaatlichung der Hess. Ludwigsbahn

und der Staatsvertrag zwischen Hessen und Preußen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes.

Die Königlich Preußische und die Großherzoglich Hessische Regierung haben den von den Aktionären der Hessischen Ludwigsbahn in Bezug auf den Uebergang des Unternehmens in Staatsbesitz gefaßten Beschlüssen, nach welchen letzteres gegen Zahlung eines Kaufpreises von 89520000 Mk. und Uebernahme sämmtlicher Schulden in den Besitz der genannten beiden Staaten übergeht, vorbehaltlich der Genehmigung der Landesvertretungen ihre Zustimmung ertheilt. Die Hessischen Stände haben den Vertrag, betr. den Uebergang des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen und Hessischen Staat bereits genehmigt und auch den Staatsvertrag zwischen diesen beiden Staaten über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes angenommen. Die Zustimmung der Preußischen Landesvertretung steht noch aus, dürfte aber sicher ertheilt werden.

Die Hessische Ludwigsbahn umfaßt die Eisenbahnlinien Frankfurt—Mainz—Bingen, Frankfurt—Hanau—Aschaffenburg, Frankfurt—Biblis—Mannheim, Mainz—Worms, Bingen—Monsheim—Worms, Mainz—Armsheim (Alzey), Alzey—Landesgrenze (Kirchheimbolanden), Mainz—Darmstadt—Aschaffenburg und verschiedene kleinere Strecken. Ihre Hauptlinien verbinden die Preußischen Staatseisenbahnen mit den Eisenbahnen des rechtsrheinischen Bayerns, den Badischen Eisenbahnen und den Eisenbahnen in der Rheinpfalz. Sie sind daher von sehr erheblicher Bedeutung, da sie nicht nur den Verkehr zwischen dem großen Preußischen Staatseisenbahnnetz und Baden, Bayern, Württemberg und den Reichseisenbahnen, sondern auch einen beträchtlichen Theil des internationalen Durchgangsverkehrs vermitteln, welcher sich zwischen Großbritannien, Belgien, den Niederlanden und Frankreich einerseits und Oesterreich, der Schweiz, Italien u. s. w. andererseits bewegt.

Zur erfolgreichen Durchführung der aus politischen, volkswirthschaftlichen und finanziellen Gründen dringend wünschenswerthen Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn bedurfte es des Einverständnisses zwischen der Großherzoglich-Hessischen und der Königlich Preußischen Regierung nicht bloß über die Art der Erwerbung selbst, sondern auch über die Gestaltung der künftigen Betriebsverhältnisse. Es kam der Großherzoglich Hessischen Regierung, wie es in der der Hessischen Kammer mit dem Staatsvertrag vorgelegten Denkschrift heißt, darauf an, eine Verständigung zu suchen, durch welche nicht allein das Eigenthum der in Hessen gelegenen Strecken dem Großherzogthum erhalten, sondern auch der Großherzoglichen Regierung genügender Einfluß gesichert blieb, die volkswirthschaftlichen Interessen und die örtlichen Verkehrsbedürfnisse im Lande in befriedigender Weise zur Geltung zu bringen. Weiter aber mußte auch Preußen daran gelegen sein, alle Konkurrenzstreitigkeiten für die Zukunft zu verhüten und durch Vereinfachung und einheitliche Einrichtung der Verwaltung, sowie durch Beseitigung des verwickelten Abrechnungswesens auch in finanzieller Hinsicht einen günstigen Erfolg sicher zu stellen.

Diesen Gesichtspunkten entspricht der mehrerwähnte Staatsvertrag, dessen hauptsächlichste Bestimmungen folgende sind:

Die Hessische Ludwigsbahn wird gemeinschaftlich erworben und nach den Landesgrenzen zu Eigenthum vertheilt. Der Kaufpreis bemißt sich für jeden Staat nach dem Verhältniß des Betriebsüberschusses seiner Strecken im Jahre 1894. Der gesammte beiderseitige Eisenbahnbesitz, also nicht bloß die bisherige Hessische Ludwigsbahn, sondern auch die übrigen Hessischen Bahnen (Oberhessische und zahlreiche Nebenbahnen) und sämmtliche Preußische Staatsbahnen, werden zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigt. Eine Ausnahme hiervon bilden nur die Main-Neckar-Bahn und die an sie anschließenden drei staatlichen Nebenbahnen, die vorerst von der Betriebsgemeinschaft ausgeschlossen bleiben, mit dem beiderseitigen Reinertrag aber in die Finanzgemeinschaft eingeworfen werden. Der Antheil jedes Staates an dem Betriebsüberschuß der Gemeinschaft berechnet sich nach dem Verhältniß des im Jahre 1894/95 bezw. 1894 erzielten Reinertrags der in die Finanzgemeinschaft eingeworfenen Strecken. Dabei wird der Betriebsüberschuß der Hessischen Ludwigsbahn in 1894 wegen der im Staatsbetriebe künftig zu erwartenden Mehrausgaben beiderseits um 8 Prozent gekürzt. Die so für jeden Staat ermittelte Theilungsziffer steht für die Betheiligung der jetzt eingeworfenen Strecken am Reinertrag ein für alle Mal fest, wird aber beim Erwerb bestehender Bahnen um $3^1/_4$ Proz., für erhebliche, auf Kosten der einzelnen Staaten auszuführende Erweiterungen und Ergänzungen um 3 Proz. und beim Hinzutritt neu erbauter Nebenbahnen um $1^1/_2$ Proz. des Anlagekapitals erhöht.

Das Gemeinschaftsgebiet wird auf Grund eines gemeinsamen Etats nach gleichen Grundsätzen wie ein einheitliches Netz verwaltet. Die Zentralbehörde ist das Königlich Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, in welches ein Hessischer vortragender Rath als Bahnreferent eintritt.

Für die Strecken in Starkenburg und Rheinhessen, sowie einige hinzutretende preußische Strecken wird eine Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahn-Direktion in Mainz gebildet; die Oberhessischen Eisenbahnen und die preußischen Strecken der Hessischen Ludwigsbahn werden der Eisenbahn-Direktion in Frankfurt (Main) angegliedert. Dabei ist der Großherzoglichen

---

Nachmittags 3 Uhr waren Diejenigen, welche gerade abkommen konnten, im tiefen Keller versammelt. Die Kollegen der Güterverwaltung hatten die Sache pompös veranstaltet. Grüne Tannen und Fichten, von der Hand des pflichttreuen Bureaudieners Trinkeviel ge—kauft, schmückten im Verein mit bunten Fähnchen und einzelnen Lampions den sonst so kahlen Raum, die gewöhnliche Niederlage für Heringe, Käse und Bier, den Vorräthen zu Frühstück und Vesperbrot. An dem gedeckten, mit Sträußen von Feldblumen geschmückten Tisch nahmen die Verehrer des braunen Nasses Platz. Kollege Finsterblick hatte seine Zither mitgebracht, — Stoff war in Menge vorhanden.

Urfidel verliefen die Stunden des Nachmittags; hin und wieder verschwand der Eine oder der Andere, wenn eben der Dienst es forderte; — die Dableibenden ließen natürlich sein Bier nicht ungetrunken.

Es war sechs Uhr, — soeben hatte das schöne Lied: „Freiheit, die ich meine" ausgeklungen, als der dienstbare Geist Trinkeviel hereinstürzte und die Trauerbotschaft brachte: Um Gottes willen, der Chef ist schon mit dem „845" soeben eingetroffen! Er sucht die Herren drüben; eilen Sie nur, daß Sie hinüberkommen!"

Dick, den sonst nichts aus der Ruhe brachte, wurde leichenblaß; — er mußte auch gerade diesen Zug verpassen! Was würde der Gestrenge sagen, wenn der Zug einfährt, und der Diensthabende sitzt beim Kellerfeste? Noch fahler wurde das Antlitz jedoch des getreuen Tragezu, der unverzüglich zur Mütze griff und mit großen Schritten die Treppe hinauf und über die Gleise eilte. Dick und die Anderen folgten, jedoch getrennt, um Aufsehen zu vermeiden.

„Wo stecken denn die Herren, zum Teufel?" so empfing sie der „Alte" mit flammendem Blick.

„Ich war eben einmal ausgetreten, Herr Inspektor; habe dabei leider vergessen, nach der Uhr zu sehen, mittlerweile fuhr der Zug ein," versetzte Dick standhaft. „Das verbitte ich mir einfach! Sie haben sich streng um den Dienst zu kümmern. Ueberhaupt haben Sie wieder, wie man so sagt, ein hübsches Köpfchen dran; — da wird der Wartesaal wieder sein Bestes haben leisten müssen. Nun, und Sie, Herr Tragezu, Sie kamen doch so eilig über die Gleise gegangen?"

„Erlauben Herr Inspektor, ich habe eben die Bodenarbeiter revidirt; — die denken wirklich, sie haben des Sonntags gar nichts zu thun. Ich habe deshalb angeordnet, daß man die Wagendecken mal gründlich ausbessern soll, sonst — sonst sitzen die — die Leute den ganzen Tag im Zimmer und — und —" —, stotterte verlegen Herr Tragezu. „Nun ja, s'ist schon gut; man muß den Leuten aber auch Ruhe gönnen! Na, da guten Abend, und — Dick — was ich Ihnen noch sagen wollte, — morgen müssen die Heizschläuche revidirt werden." „Jawohl, Herr Inspektor!"

Klapp, fiel die Thüre ins Schloß, der „Erzürnte" war für den Abend nunmehr unsichtbar. Man athmete im Bureau auf, und in wenigen Minuten konnte man den Kollegen der Güterverwaltung sagen lassen: „Er hat nichts gemerkt." Alle waren guter

Digitized by Google

Regierung das Recht vorbehalten, bei der Direktion Mainz 5 und bei der Direktion Frankfurt 2 hessische Mitglieder zu ernennen. Von den Beamtenstellen des Gemeinschaftsbezirks wird eine der Betheiligung Hessens entsprechende Anzahl mit hessischen Beamten besetzt, und zwar erfolgt die Anstellung und Pensionirung der hiernach auf Hessen entfallenden höheren Beamten, sowie die endgiltige Anstellung und spätere Pensionirung der mittleren und unteren Beamten durch die Großherzogliche Regierung, die erste 5 Jahre lang kündbare Anstellung der mittleren und unteren Beamten im Namen der Großherzoglichen Regierung durch die betreffende Direktion. Bezüglich der Beförderung in höhere Stellen stehen die hessischen Beamten den preußischen völlig gleich. Die Versetzung hessischer Beamten unterliegt bestimmten Beschränkungen. Die Gewährung von Gehältern und sonstigen Dienstgeldern an die hessischen Beamten, sowie die Bewilligung von Ruhegehältern und Wittwen- und Waisengeldern wird nach preußischen Grundsätzen erfolgen. Die Uniform der hessischen Beamten ist derjenigen der preußischen Beamten gleich, mit der Maßgabe jedoch, daß besondere hessische Hoheitsabzeichen (Kokarde) angelegt werden.

Bezüglich der finanziellen Wirkung des Vertrags stehen die grundlegenden Ziffern noch nicht definitiv fest; es wird aber voraussichtlich nach dem Reinertrag für 1894 bez. 1894/95 der Antheil Hessens 8 188 812 Mk. und der Preußens 410 997 005 Mk. betragen.

Von großer Bedeutung ist die in dem Staatsvertrage enthaltene Bestimmung, daß die Aufnahme anderer deutschen Eisenbahnverwaltungen in die Gemeinschaft unter denselben finanziellen Bedingungen, welche jetzt zwischen Hessen und Preußen vereinbart sind, zulässig ist. Diese Bestimmung erscheint geeignet, den Vertrag Hessens mit Preußen zum Ausgangspunkt einer neuen wirthschaftlichen Gemeinschaft innerhalb des Deutschen Reichs werden zu lassen: sie schafft Bahn zur Schaffung einer deutschen Eisenbahngemeinschaft in ähnlicher Weise, wie die in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts von Preußen mit einzelnen Nachbarstaaten geschlossenen Zollgemeinschaftsverträge die Grundlage für die Bildung des Zollvereins abgegeben haben. Und diese politische Seite der Angelegenheit scheint fast noch wichtiger und für die Zukunft des deutschen Eisenbahnwesens noch erfreulicher, als es die wirthschaftliche Bedeutung ist, welche der Beseitigung des letzten großen Privatunternehmens in Deutschland zweifellos zukommt.

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk. (Fortsetzung.)

C. Die Tarife.

1. Die Gütertarife. Die Frage betreffs des für die sächsischen Schmalspurbahnen anzunehmenden Tarifschemas ist in jedem einzelnen Falle besonders erörtert und entschieden worden. Es war hierbei die Ueberzeugung maßgebend, daß die Bahnen untergeordneter Bedeutung verkehrsärmeren Gegenden die Wohlthaten einer besseren Verbindung mit den Hauptbahnen nur dann verschaffen können, wenn den eigenartigen Verhältnissen der einzelnen Bahnen nöthigenfalls auch in tarifarischer Hinsicht nach Möglichkeit Rechnung getragen wird. Dabei wurde für die Bemessung der Tarifhöhe der leitende Grundsatz aufgestellt, daß hierbei einmal die Menge des zu erwartenden Verkehres, sodann aber auch die Höhe der Beförderungskosten auf dem mit der Bahn im einzelnen Falle konkurrirenden Verkehrswege (Landstraße, Wasserweg) in Berücksichtigung zu ziehen sei. Was die äußere Form anbelangt, so war ein großer Werth darauf zu legen, daß die Berechnung der Schmalspurbahntaxen mit derjenigen für die Tarife der anschließenden Vollspurbahnen in leichter und übersichtlicher Weise zu vereinigen sei; die Tarife wurden sonach derart konstruirt, daß stets eine Klasse des Schmalspurbahntarifes mit einer Klasse oder mehreren Klassen des Vollspurbahntarifes korrespondirt. Indem bei den einzelnen Bahnen den zum Ausdrucke gekommenen lokalen Bedürfnissen durch Ausnahmetarife entsprochen wurde, war es möglich, für den größten Theil der seither dem Betriebe übergebenen Schmalspurlinien dieselben Einheitssätze zur Anwendung zu bringen.

An Tarifklassen werden unterschieden: Klasse A (entsprechend den allgemeinen Wagenladungsklassen A, und B des Hauptbahntarifes) bei Aufgabe von 5000 Kilogramm auf einen Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und die Spezialtarife I, II und III, sowie der Ausnahmetarif für Holz ebenfalls bei Aufgabe von 5000 Kilogramm auf einem Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Für Güter mit Eilfrachtbrief wird die Fracht wie für Güter mit gewöhnlichem Frachtbriefe berechnet. Die Tarifbildung erfolgt durch Zusammenstoßung eines Streckenfrachtsatzes für das Kilometer und 100 Kilogramm, sowie einer Abfertigungsgebühr, also ganz nach Analogie des Hauptbahntarifes. Die Gebühr für die bahnseitig zu besorgende Umladung wird in den Tarifsätzen selbst mit berücksichtigt, und zwar in der Weise, daß für Wagenladungen eine den Selbstkosten entsprechende Gebühr von Mk. 0,02 für 100 Kilogramm eingerechnet wird. Für Stückgüter wird eine Umladegebühr nicht eingehoben. Die Tarifsätze für die letztgenannten Güter werden in derselben Höhe bemessen wie bei den Vollspurbahnen; für die allgemeine Wagenladungsklasse A wurde der Durchschnitt zwischen den regulären Taxen der Klassen A' und B des Normaltarifes = 0,635 Pfennige, für Spezialtarif I ein Einheitssatz von 0,50, für Spezialtarif II und III ein solcher von 0,40, beziehungsweise 0,30 Pfennige und für den Ausnahmetarif für Holz ein solcher von 0,30 Pfennige pro 100 Kilogramm als Grundlage angenommen. Als Abfertigungsgebühren werden im Allgemeinen diejenigen der vollspurigen Linien (für den Binnenverkehr) eingerechnet. Wo mit Rücksicht auf die Tarife konkurrirender Hauptbahnlinien, wie bei den Linien Döbeln-Mügeln-Oschatz, Mügeln-Nerchau-Trebsen und Oschatz-Strehla, sowie Wilkau-Kirchberg-Wilschhaus auf Erhöhungen zuzukommen war, ist dies in den Sätzen der Schmalspurbahn zum Ausdrucke gebracht worden. — Schließlich sei noch bemerkt, daß die sächsischen Schmalspurbahnen im Interesse aller Verfrächter auf denselben

---

Dinge, nur Trageza ging mit bedenklicher Miene umher und dachte an die alte Wahrheit von: „an die Sonnen, — fein gesponnen."

* * *

Der folgende Vormittag verlief ohne besondere Zwischenfälle; Assistent Dick erschien pünktlichst zu jedem eintreffenden Zug. Am Nachmittag hielt sich der Herr Inspektor, wie er gewöhnlich zu thun pflegte, viel auf dem Bahnsteige auf. Kommt da mit einem vor Aerger hochrothen Antlitz die ehrbare Waschfrau der Station, Wittwe Susanne Süßholz auf den Gestrengen zu. Der blickt sie erstaunt an und beginnt: „Nanu, Frau Süßholz, was ist denn los?" Ach, mein Herr Inspektor, das ist ja nimmer zum Aushalten, gestern früh, am Sonntag früh, habe ich drüben in der Güterverwaltung erst gekehrt und gescheuert, und heute liegt der ganze Hausgang und die Kellerstiege voll Streu und Fichtenzweige. Ich weiß nicht, wo das Zeug herkommt." So die Waschfrau. „Na warten Sie, heda! Finsterblick, kommen Sie mal her!" rief der Alte. Finsterblick, der eben über den Perron huschen wollte, mußte diesem Rufe folgen.

„Erkundigen Sie sich mal drüben, woher die Fichtenstreu im Hausgange kommt!" „Da, da kann ich — ich! sofort — ich! selbst Auskunft geben," begann der Angeredete. „Der Bureaudiener hat heute Vormittag einen alten Weihnachtsbaum, den der Bodenmeister im Keller aufbewahrt hatte, zerhacken müssen."

„So? brummte der Inspektor, sagen Sie dem Herrn Bureaudiener, er soll mir die Gefälligkeit erweisen, künftighin — seine Streu selbst wegzuräumen, sonst soll er sehen, was passirt, der — Toffel." Der letzte Theil des Befehles ging etwas schneller vom Munde. Finsterblick konnte abtreten. Als er in der Güterverwaltung erschien, verkündete er den staunenden Kollegen: „Hört, die Sache kann noch schief gehen. Trinkeviel, räumen Sie schleunigst nur die Fähnchen und das Andre fort.

Der dienstbare Geist gehorchte im eigenen Interesse, denn er hatte ja beim Kellerfeste manchen Groschen und manches Glas für sich erübrigt. Er packte die Siebensachen zusammen und verschwand damit über die Gleise, sich sorgsam durch die dort stehenden Wagen schlängelnd. „Heda, Bureaudiener, Herr Bureaudiener" klang es plötzlich hinter einer Wagenreihe hervor. Trinkeviel erschrak sichtlich; — dort stand der Alte, nein — er stand nicht, er kam um die Wagen herum auf ihn zu. „Sie Malefizkerl, Ihnen will ich schon den Standpunkt klar machen; verstehen Sie mich? Das nächste Mal stelle ich Sie kalt, wenn Sie sich noch einmal unterstehen und Ihren verwünschten Schutt nicht selbst wegräumen!" Trinkeviel schien aus den Wolken gefallen. „Was stieren Sie mich so an? Zeigen Sie mal, was ist denn das für Zeug unter ihrem Arm? Fähnchen? — Tuchfetzen? — Papierlaternen? — Willkommengruß? —" sprach Frühauf mit wachsendem Erstaunen und zog einen Gegenstand um den anderen hervor. „Was ist denn das?" Der erschrockene Trinkeviel begann zu stottern: „Herr Inspektor, wir haben gestern, — wir sind — wir wollten, ich muß — ich habe dem Kriegerverein, der — der am nächsten Sonntag sein Stiftungsfest hat, diese Sachen zu besorgen."

Digitized by Google

dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt sind und das Abfertigungsverfahren im Güterwesen sich auch auf den Schmalspurbahnen im Allgemeinen nach denselben Grundsätzen regelt, welche für die Güterabfertigung auf den sächsischen Staatsbahnen überhaupt maßgebend sind.

2. Die Personentarife. Die Leistung der Eisenbahn auf dem Gebiete der Personenbeförderung bleibt sich auf der vollspurigen und auf der schmalspurigen Bahn im Wesentlichen gleich. Die einzigen Unterschiede liegen in dem geringeren Maße an Bequemlichkeit für die Reisenden und in der kleineren Fahrgeschwindigkeit der Züge auf der letzteren. Nachdem auch die Ausnützung der Personenwagen nach den bisherigen Erfahrungen im Durchschnitte dieselbe ist, so waren Voraussetzungen zu einer grundsätzlichen Erhöhung der Personengeldsätze für die Schmalspurbahnen nicht vorhanden. Aber auch im Einzelnen trat keine Veranlassung ein, die Tarife zu erhöhen, da sämmtliche im Betriebe stehenden Linien von Anfang an die Vorbedingungen einer genügenden Personenfrequenz aufwiesen. Die für die Schmalspurbahnen giltigen normalen Personeneinheitssätze beziffern sich folgendermaßen:

	Für die Person und das Kilometer		
	II. Klasse	III. Klasse	Militärpersonen
	Pfennig		
bei einfachen Personenzugskarten	6	4	1½
bei Rückfahrkarten . . .	8	5⅓	—
für Hundefahrkarten . . .	1½ Pfennig für das Kilometer.		

Ebenso ist für den Gepäckverkehr der normale Einheitssatz, nämlich für je 10 Kilogramm zahlungspflichtiges Gepäck 0,533 Pfennige eingerechnet worden.

Wie man sieht, kommen die 1. und 4. Wagenklasse nicht in Anwendung; auch besondere Frauen- und Nichtraucherabtheilungen finden sich nicht bei den Schmalspurbahnzügen. Für die Personenfahrkarten ist das Edmondson'sche Kartensystem angenommen worden. Neben dem Handgepäck werden auf jede Fahrkarte 25 Kilogramm Gepäck frachtfrei befördert.

Für den Postverkehr auf den sächsischen Schmalspurbahnen sind die „Bestimmungen des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes," maßgebend. Die Entschädigung, welche die Eisenbahnverwaltung für den Postdienst auf den Schmalspurbahnen bezieht, ist im Durchschnitte — entsprechend der geringeren Menge der zu befördernden Postgüter — erheblich niedriger als diejenige für den Postdienst auf den Hauptbahnen. Im Jahre 1894 betrug sie pro Kilometer bei den Vollspurbahnen 143,45 Mk., bei den Schmalspurbahnen dagegen nur 47,93 Mk. Bezüglich der Transportleistungen im militärischen Interesse gelten für die Schmalspurbahnen dieselben Bestimmungen, welche für den Eisenbahnverkehr im Allgemeinen zu Recht bestehen. (Fortsetzung folgt.)

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. Zur Aufbesserung der Beamtengehälter wird — wie von gut unterrichteter Seite verlautet — geschrieben: „Nachrichten über Einzelheiten der geplanten Aufbesserung der Beamtengehälter werden mit Vorsicht aufzunehmen sein. Wenn z. B. gemeldet wird, daß die Maßregel am 1. April 1896 eintreten soll, so ist das eine augenfällige Verwechslung mit dem 1. April 1897 (?). Vor diesem Zeitpunkte ist überhaupt nicht an die Maßregel zu denken. Und wenn gemeldet wird, daß die Aufbesserung der Subalternbeamten dahin geordnet werden soll, daß das Anfangsgehalt um 300, das Höchstgehalt um 600 Mk sich erhöht, so wird zu beachten sein, daß es verschiedene Klassen von Subalternbeamten giebt und daß die Frage, wie hoch künftig das Höchstgehalt sein soll und ob und gegebenenfalls in welcher Höhe auch eine Verbesserung des Anfangsgehalts stattfinden soll, von der jetzigen Ordnung des Besoldungsverhältnisses und dem daraus sich ergebenden Aufbesserungsbedürfniß abhängt. Ueber manche Punkte der Erhöhung der Beamtenbesoldung dürften übrigens endgiltige Beschlüsse noch nicht gefaßt sein."

Wir haben erst in Nr. 31 d. Bls. (s. den Artikel an erster Stelle), darauf hingewiesen, wie erwünscht es ist, daß vereinsseitig ein Ausschuß gebildet werde, der sich, soweit die Eisenbahn-Beamten dabei in Betracht kommen, mit der Festsetzung der bestehenden Wünsche befaßt und sie in geeigneter Form an rechter Stelle zum Vortrag bringt, um dadurch für die betheiligte Kollegenschaft eine Gewähr mehr zu schaffen, daß ihr bei der bevorstehenden großen Gehaltsaufbesserung diejenige Berücksichtigung zu Theil werde, die sie durch ihr bisheriges treues Ausharren unbestreitbar verdient. —

Prüfungswesen.

Württemberg. Niedere Eisenbahndienstprüfung 1896.

A. Praktischer Fahrdienst.

(§ 4. Z. 6 der Kgl. Prüfungsverordnung.)

Schriftliche Frage. Auf der Strecke Ulm—Aalen muß ein zu signalisirender Güternachzug mit Abgang in Ulm um 12 Uhr 25 Minuten Mittags ausgeführt werden. In Heidenheim soll der Sonderzug 10 Minuten Aufenthalt erhalten; auf allen übrigen Stationen mit Ausnahme der Kreuzungsstationen soll derselbe dagegen ohne Anhalten durchfahren. Die Bedarfszüge Nr. 3244 und 1064 verkehren nicht.

Die nöthigen Anordnungen sind mittelst Telegramms an die betheiligten Stationen zu treffen. Der Wortlaut dieses Telegramms ist niederzuschreiben.

Zeit zur Lösung der Aufgabe: 1 Stunde.

Die Kandidaten erhalten den graphischen Fahrplan, einen Auszug aus der Fahrzeitentabelle.

B. Praktischer Abfertigungs- und Kassendienst.

(§ 4. Ziffer 6 der Kgl. Prüfungsverordnung).

Schriftliche Fragen.

1. Welche Gebühr ist für einen Sonderzug zu erheben, der

„So! Das ist keine Arbeit für die Dienststunden; merken Sie sich das. So, Sie können gehen; das war das, was ich Ihnen sagen wollte."

Trinkeviel marschirte ab, Frühauf, der Donnergott, blickte ihm nach, — schließlich mußte er ein klein wenig lächeln.

Wiederum hatten sich die drohenden Wolken am Bahnhofshimmel verzogen, aber eine Stunde später sollten sie wiederkehren, und sich furchtbar entladen.

Es war 5 Uhr Nachmittags geworden; in der Expedition arbeitete man mit voller Kraft an den Kartirungspulten. „Die Spediteure sind heute wieder mal verrückt!" hieß es allgemein. Da erschien der Bodenmeister mit sorgenvoller Miene im Zimmer. „Nun, Bodenminister, was machen Sie für ein Gesicht?" frug Lodenrock mit Interesse. „Na, mit den Arbeitern könnte man toll werden. Jetzt ist der Meyer schon wieder total betrunken; — aber er kann sich gratuliren, jetzt gehe ich zum Alten." Der Bodenmeister verschwand und kurz darauf erschien er mit dem Chef auf dem Güterboden.

Den ziemlich angeheiterten Arbeiter Meyer mit seinem Karren über den Boden wackeln sehen und auf ihn losstürzen war bei Frühauf ein Augenblickswerk. „Meyer, Sie Individuum, Sie unverbesserlicher Säufer, ich werde Sie entlassen. Augenblicklich hören Sie auf zu arbeiten!"

Der Betreffende blickte den Gestrengen verdutzt an; schließlich begann er: „Ja, — Herr Inspektor — ich weiß schon, daß — daß ich betrunken bin — bin, aber — aber arbeiten kann ich immer noch — noch — —" „Ach halten Sie den Mund! Machen Sie, daß Sie nach Hause kommen! Morgen früh melden Sie sich!"

„Zu — zu Befehl, Herr Inspektor! Ich hab' halt heut mei' — mein Kellerfest gehalten." Der Bodenmeister und Lodenrock, welche dabei standen, drohten in eine Ohnmacht zu fallen. „Was schwätzen Sie da für Blödsinn?" so forschte der Gestrenge. „Was ist das mit dem Kellerfest?" „Nu — nun ja, ha — haben Sie denn die Fähnchen unten im Keller nicht — nicht gesehen, und die Tannenbäumchen und die — die schönen Papierlaternen? Da haben doch die Herren vom Bureau ges — gestern ihr Kellerfest damit gehalten, — wo der Herr Inspektor das Bier — Bier dazu ge — gezahlt hat, wie — wie Trinkeviel sagte." Frühauf starrte den Redeseligen an; plötzlich schrie er: „Gut, scheren Sie sich nach Hause!" Meyer verschwand, bierselig schmunzelnd. Jetzt drehte sich der Alte nach den beiden Beamten um; „Sie kommen sofort alle in mein Bureau!" Er sprach's und ging.

In wenig Minuten begann eine wahre Völkerwanderung nach dem Stationsbureau. Einmüthig standen sie dort beisammen, der „treue" Tragezu, der edle Finsterblick, der kleine Buttel, der wohlbeleibte Edmund Dick, alle, alle, — auch der gar zu hilfbereite Trinkeviel. Das Gewitter tobte heftig, es regnete alle Sorten von vorständlichen, verständlichen Worten. Endlich, endlich durften sie sich trennen; lange lastete es wie Blei auf den Gemüthern; erst nach vielen Wochen gestand sich Dick:

„'s war halt doch ein schönes Fest,
Alles wieder voll geweſt!"

Digitized by Google

aus drei zweiachsigen Salonwagen und einem als Sicherheitswagen dienenden H. besteht und von Stuttgart nach Tübingen und zurück abzufertigen ist? Die Hin- und Rückfahrt erfolgt innerhalb 24 Stunden.

2. Zwei kranke Kinder unbemittelter Personen reisen mit einem Begleiter, der mit den erforderlichen Ausweisen versehen ist, in 3. Wagenklasse von Bietigheim nach Stuttgart zum Zweck der Aufnahme in die Olgaheilanstalt. Das eine Kind ist 12 Jahre, das andere 7 Jahre alt. Der Begleiter fährt am gleichen Tage nach Bietigheim zurück. Welcher Fahrpreis ist im Ganzen zu bezahlen?

3. Ein mit einer Militärfahrkarte Stuttgart—Ulm versehener Unteroffizier ist genöthigt, in Göppingen in die 2. Wagenklasse eines Schnellzugs umzusteigen. Welchen Betrag hat er am Schalter in Göppingen nachzuzahlen?

4. Ein Menageriewagen, in dem sich 10 wilde Thiere befinden, wird von Aalen nach Scherndorf abgefertigt. Der Menageriewagen ist auf einen O-Wagen mit 18,4 Quadratmeter Ladefläche verladen. Der Begleiter hat eine Fahrkarte. Wie viel Fracht ist zu erheben?

5. Ein Mann, der eine Kiste mit 2 Hunden, 15 Kilogramm schwer, in Kornthal nach Ulm zur Auflieferung bringen will, fragt den Stationsvorsteher, auf welche Weise die Abfertigung erfolgen könne, wie hoch sich die Beförderungskosten bei jeder dieser Abfertigungsarten für ihn belaufen würden und welche Abfertigungsart sich am meisten empfehle. Wie hat die Antwort zu lauten?

6. Es sind zu kartiren:

a) 12 Glasballons mit Schwefelsäure, davon 5 mit je 50 Kilogramm und 7 mit je 80 Kilogramm Gewicht, von Heilbronn nach Ulm;

b) eine Wagenladung Holzzellstoff, 4500 Kilogramm, von Untermerchthal nach Scheer;

c) eine Wagenladung Aepfel, 10 000 Kilogramm, von Reutlingen nach Sigmaringen.

7. Der Stationsvorsteher in Leonberg erlaubt einem Holzhändler, Stangenholz bis zur Ansammlung einer Wagenladung auf der Station zu lagern. Nach Ablauf von $1^1/_2$ Monaten, von Beginn der Zufuhr an gerechnet, reicht die angeführte Holzmenge zur Bildung einer Wagenladung aus; die Verladung des Holzes ist jedoch erst erfolgt, nachdem 20mal 24 Stunden von dem Zeitpunkt an gerechnet, an welchem die Holzmenge zur Bildung einer Wagenladung ausreichte, verstrichen sind. Wieviel Holzlagerzins ist zu erheben?

8. Eine am Samstag, den 5. Oktober, Vormittags 8 Uhr in Stuttgart angekommene, Vormittags 10 Uhr angemeldete und Vormittags 11 Uhr bereitgestellte Wagenladung Aepfel ist am Dienstag, den 8. Oktober, Nachmittags 4 Uhr entladen. Wie viel Wagenstandgeld ist zu berechnen?

Der Antwort auf jede der vorstehenden Fragen ist die erforderliche Rechnung beizufügen.

Frist zur Lösung der Aufgaben: $^5/_4$ Stunden.

Als Hilfsmittel erhalten die Kandidaten: Den deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Th. I und II, den deutschen Eisenbahngütertarif Th. I, den württembergischen Lokalgütertarif, den deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren ꝛc., Th. I und II, den Militärtarif, die allgemeine Kilometertariftabelle, je drei Frachtkarten. (Schluß folgt.)

Vermischtes.

Unfall. Auf der Fahrt von Stuttgart nach Augsburg ereignete sich ein bedauerlicher Unfall. Bald nach der Abfahrt von Ulm wollte der verheirathete Kondukteur Lehmann die Fahrkarten kontroliren, als eben die Donaubrücke passirt wurde. Hierbei glitt Lehmann aus und fiel mit furchtbarer Wucht gegen die Brückenwandung. Da er beim Sturz, im Bestreben, sich an der Wagenthüre zu halten, die Fensterscheibe einstieß, wurde ein am Eckplatz des Koupees sitzender Reisender durch einen Glassplitter gleichfalls schwer verletzt und wird wahrscheinlich ein Auge einbüßen.

Ein Neger über unseren Kaiser. Ein Missionsblatt bringt in wortgetreuer Uebersetzung die Rede, die der getaufte Neger Abel bei einer Kaiserfestlichkeit in Kamerun vor den Buschleuten gehalten hat. Darin heißt es: „Der deutsche Kaiser ist der mächtigste und klügste Mann in der Welt. Er sieht die Schätze im Innern der Erde und läßt sie herausholen! Er läßt eiserne Fäden um die Welt spannen, und sobald er die Fäden berührt, fahren seine Worte in die Welt hinaus! Er hat Dampfschiffe, die auf trockenem Lande herumfahren! Wenn ein Berg im Wege steht, so läßt der Kaiser ein Loch durch den Berg stoßen! Ist ein Fluß im Wege, so baut er eine Straße durch die Luft! Obgleich der deutsche Kaiser reicher ist, als alle anderen Menschen zusammen, so hat er doch nur eine Frau, und obgleich seine Frau die schönste von der Welt ist, so hat er doch nichts für sie bezahlen müssen."

Die Lokomotivführer und Heizer in Argentinien hatten vor Kurzem einen Ausstand in Scene gesetzt, dessen Ursache die polizeiliche Festnahme des Lokomotivführers Laws in Folge eines in San Antonio de Areco stattgehabten Eisenbahnunfalles war. Die Arbeitsgenossen des Genannten, von dessen Unschuld überzeugt, beschlossen zunächst die Eisenbahndirektion der Centralbahn zu ersuchen, die Freilassung Laws gegen eine Kaution der Bahngesellschaft zu erwirken und um ihrem Ersuchen mehr Nachdruck zu geben, fügten sie die Drohung hinzu, falls die Freilassung ihres Kollegen nicht erfolge, seien sie entschlossen, ihre Arbeit einzustellen. Die Bahndirektion zeigte sich den Wünschen der Petenten nicht so schnell geneigt, und so führten diese ihre Drohung aus und legten ihre Arbeit nieder. Mit größter Mühe gelang es der Bahndirektion, wenigstens einige Züge abgehen zu lassen, wobei Ingenieure die Lokomotivführerdienste versehen mußten. Die übrigen Züge konnten überhaupt nicht verkehren, wodurch das Publikum in schädigende Mitleidenschaft gezogen wurde. Da der Ausstand gewaltige Ausdehnung anzunehmen drohte, so entschied sich schließlich die Eisenbahnbehörde zu Gunsten ihrer Beamten, wodurch der Ausstand wieder beigelegt wurde.

Starke Nerven muß jener Albanese besitzen, der sich jüngst neben dem Eisenbahngleise niedergelegt hatte, um auszuruhen, dabei in Schlaf verfiel und auf die Schienen gerieth, wobei ihm beide Füße von einem nach Monastir fahrenden Güterzuge abgeschnitten wurden. Der Albanese erwachte, verlor aber keinen Augenblick das Bewußtsein, sondern soll sich beide noch theilweise festhängenden Füße selbst vollends abgerissen und verbunden haben, so gut er konnte. Vom Zugspersonal hatte Niemand den Vorfall bemerkt, erst ein die Strecke abgehender Bahnwächter fand den Verstümmelten und veranlaßte dessen Uebertragung in ein Spital.

Zweckentsprechend. Reisender (im Bahnhofsrestaurant): „Die belegten Brötchen sind aber furchtbar klein!" Wirth: „Die Züge halten hier auch meist nur eine Minute!"

Literarisches.

Allgem. Tarifvorschriften und Klassifikation nebst Nebengebührentarif und Tarif für die Beförderung von Leichen usw. der deutschen Gütertarife. Giltig vom 1. April 1896. Preis 30 Pfg. Elberfeld 1896. Tarifdruckerei von R. L. Friedrichs & Co.

Wir kennen kein Büchlein, das seinen Gegenstand in praktischerer und handlicherer Form behandelt, als das vorliegende. Ein jeder Eisenbahn-Beamte, der sich mit den Tarifvorschriften zu befassen hat und sich dieses Büchleins bedient, wird uns das zugeben.

Nachschlagebuch zu den Verordnungsblättern der Generaldirektion der Gr. Badischen Staatseisenbahnen. Bearbeitet von Karl Eberle, Betriebssekretär bei Gr. Generaldirektion Karlsruhe.

Unter obigem Titel ist kürzlich mit Genehmigung der vorgesetzten Behörde ein Werkchen erschienen, das einem schon lange bestehenden Bedürfniß Rechnung trägt und daher bei der Eisenbahnbeamtenschaft großen Beifall gefunden hat. Die erste Auflage mit 1050 Exemplaren war sofort vergriffen, so daß der Verfasser genöthigt war, eine weitere Auflage zu veranstalten. Das Werkchen, 176 Seiten stark, in dem Format der Güterdienstinstruktion, gebunden, kostet 2 Mk. 20 Pfg. und ist namentlich den Prüfungskandidaten als Nachhilfebuch zu empfehlen.

Briefkasten.

M. A. Mit Dank erhalten! Der 2. Jahrgang des Deutschen Eisenbahn-Jahrbuches wird zunächst noch einige Zeit hinausgeschoben werden. — **B. F.** Mit Dank erhalten! Auf Ihre Anfrage können wir Ihnen leider keine zuverlässige Antwort geben, da sie, abgesehen, daß das Eisenbahnwesen nicht davon berührt wird, rein örtliche Verhältnisse betrifft. — **Ch. in H.** Wir machen darauf aufmerksam, daß wir genöthigt sind, ungenügend frankirte Briefe zurückzuweisen. — **H. in S.. W. in H.** Wir zweifeln nicht, daß bald ein Aufschwung und kräftiges Blühen und Wachsen in Ihrem jungen Vereine bemerkbar sein wird. Glück auf! — **M., Sofia.** Wir haben Sie nicht vergessen, hoffen vielmehr, uns noch recht gut abzufinden. Besten Gruß! — **W. in C.** Ihre Darstellung ist richtig, es hat eine Verwechslung seitens der Geschäftsstelle vorgelegen. Da in diesem Jahre für eine gleichmäßigere Vertheilung der Listen Sorge getragen ist, Probeexemplare der Kalender aber nur auf Verlangen ausgegeben werden, kann ein Irrthum in dieser Hinsicht nicht mehr vorkommen. Bericht erscheint demnächst. Dank und Gruß! — **M. in S.** Ihr Fall ist zu bemerkenswerth, als daß er übersehen werden könnte. In nächster Nummer. — **P. in D.** In einer der nächsten Nummern! Dank und Gruß!

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Rhenania

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Köln.

Grundkapital Mk. 3000000.—. Reserven Mk. 1930760.—.

Bis Ende 1895 geleistete Unfall-Entschädigungen Mk. 8622971.—.

Die Gesellschaft übernimmt zu billigen festen Prämien:

Unfall-Versicherungen

einzelner Personen gegen körperliche Unfälle aller Art, in und außer dem Berufe einschließlich Reisen, und vergütet im Schadenfalle die versicherten täglichen Kurkosten vom ersten Tage nach der ärztlichen Behandlung ab bis auf die Dauer von 200 Tagen nach dem Unfalle.

Die „Rhenania" empfiehlt sich besonders den Herren **Eisenbahn- 2c. Beamten** zur Versicherungsnahme, indem sie darauf hinweist, daß sie mit dem **Deutschen Eisenbahnbeamten-Verein in Hannover** zwecks Versicherung seiner Mitglieder im Vertrags-Verhältniß steht und bereits eine Anzahl Eisenbahn- wie auch Postbeamte versichert hat.

Zur Ertheilung jeder gewünschten Auskunft, sowie zur kostenfreien Verabreichung von Prospekten und Antragsformularen erklären sich sämmtliche Vertreter der Gesellschaft gern bereit und die

Direktion in Köln a. Rh., Elisenstraße 22.

Vorkursus: October. Bauhandwerker, sowie **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.

Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.

Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem Verzeichniß der Stationen und Haltestellen

unter genauer Angabe der zuständigen Direktion

von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

---

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. **Karl Pilz.**

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.

Das soeben erschienene Heft 8 hat folgenden fesselnden Inhalt: Ferienrat (Gedicht). — Familienvaters Schusterrechnung (Gedicht). — Die Aufgabe der Hausfrau im Lichte unserer Zeit. — Kinder als Erziehungsgehilfen. — Ein Stiefkind unseres Leibes. — Der Blindenunterricht. — Die Versündigungen der Jugend an der Tierwelt zur Sommerszeit. — Ein Bild aus den Ferien früherer Zeiten. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau.

Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.

Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Kautionen u. Kautionsdarlehne schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft **Ad. von Quitzfeldt,** Berlin W., Französische Str. 24.

Cigarren-Import.

Lager von

Portoricos, Varinas, Pastoren-, Kau- und Schnupf-Tabaken,

sowie echten

türkischen, egyptischen, russischen, amerikanischen

Cigarretten und Tabaken.

Steinert & Pietrowicz

Lieferanten des

Dtsch. Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Berlin SW., Friedrichstr. 249.

Das in jeder Beziehung denkbar beste.

Pianino liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von

J. Schmey,

Berlin SW., Puttkamerstr. 12.

Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

Ahr-Rotweine

empfehlen garant rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)

Weinbau und Weinkelterei.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,

Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant

empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11.

1 fein hohlgeschliffenes Rasirmesser von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80

1 echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—

1 hochf. Taschenmesser m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korkz. nur M. 1.20

Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.

Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,

Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.

Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.

Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.

Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Schirrmeister

auf einer Station im Oberinsp.-Bez. Zwickau wünscht mit Kollegen zu **tauschen.** Werthe Offerten bittet man unter **A. Z.** in der Expedition d. Bl. niederzulegen.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

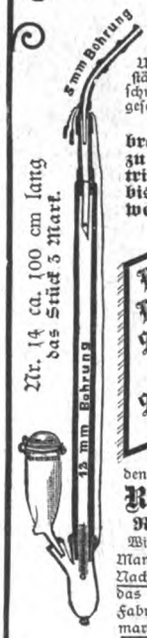
Garantie: Zurücknahme.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's

gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek

Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrsblätter.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

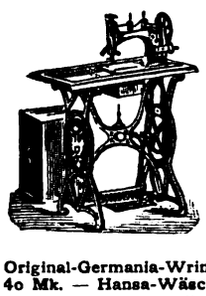
Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine **„Germania"** mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine **„Berolina"** mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15

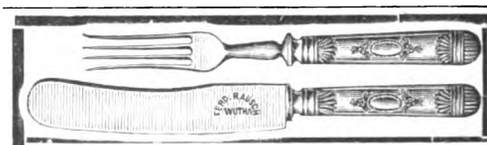
stellt Amts- und Dienst-Kautionen und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-B.'s bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.



Messer, Löffel, Scheeren, Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar, Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert
Tafelbesteck in la Qual. von Mk. 5 bis 50.
Ferd Rausch-Wutha, Thür.
Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.
Katalog umsonst und postfrei.

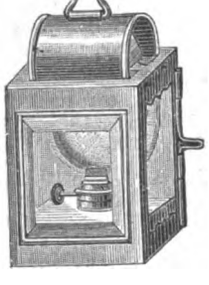
Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** etc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien etc. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Pianinos
von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

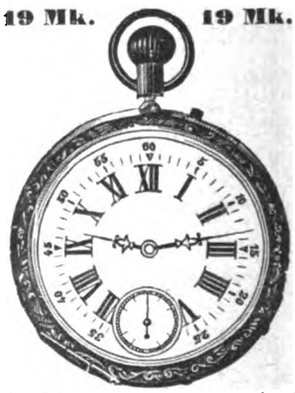
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.
Die ganze Wickwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.
à Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Inhalt: Die Reichs-Eisenbahnen im ersten Vierteljahrhundert ihres Betriebes. — Die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Prüfungswesen.
Feuilleton: Das Kellerfest. — Vermischtes. — Literarisches. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Zu Nr. 33. Leipzig, den 13. August 1896. XII. Jahrgang

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Vom VI. Verbandstage.

Wenn man noch vor wenig Jahren einigermaßen in Zweifel sein konnte, ob es Angesichts der Fernhaltung preußischer Kollegen jemals zu erreichen sein werde, daß der Verband seinem Titel und Wesen nach sich über alle deutschen Eisenbahn-Bereiche erstrecken und daß namentlich auch ein ersprießliches Zusammenwirken aller betheiligten Vereine zu erzielen sei, so lieferte ja schon der Wiener Verbandstag den Beweis des Gegentheils, und die erstmalige Abhaltung des 6. Verbandstages auf preußisch-norddeutschem Boden, in unserer deutschen Reichs-Hauptstadt, hat den großen Erfolg der Gewißheit mit sich gebracht, daß die Verbandsidee nicht nur unerschütterlich feststeht, sondern daß es auch möglich sein wird, ebenso hohe als nützliche Aufgaben gemeinsam durchzuführen.

Um so mehr dürfen wir erfreut darüber sein, daß gerade auf dem Berliner Verbandstage die Ergebnisse der Verhandlungen — auf diese kommt es ja vor Allem an — so greifbare und günstige waren. Was in den vorhergegangenen naturgemäß nur mehr Gegenstand der Vorbereitung und des tastenden Versuchs sein konnte, ist Dank der einmüthigen Bereitwilligkeit aller Vertreter zum guten Theil zu befriedigendem Abschluß gekommen bez. so vorbereitet, daß auch für das nächste Jahr schon der Erfolg gewährleistet erscheint. —

1. Verhandlungstag am 7. August.

Laut der aufgelegten Liste nahmen an den Verhandlungen des VI. Verbandstages folgende Herren Theil:

v. Aschoff, Hannover. Max Fischer, Chemnitz. Karl Altherr, Chemnitz. R. Krause, Leipzig. A. Fraenkel, Stuttgart. F. Klein, Stuttgart. J. Schwarzkopf, Heilbronn a. N. C. Hessel, Leipzig. M. Riedel, Leipzig. G. Götze, Leipzig. J. Hammerschmidt, Zwickau. Lehmann 5, Guben. Schultz 6, Cüstrin. G. Hüttig, Bautzen. Max Kreyßig, Chemnitz. A. Zschornack, Dresden. G. Dähnicke, Berlin. J. Weber, Darmstadt. A. Häring, Wien. H. Schierl, Wien. Emil Sobota, Pilsen. Arthur Fränzl, Wien. Josef Schlüsselberger, Wien. Wolfgang Rick, Wien. Constantin Otto, Wien. Gustav Lindner, Straßburg i. E. Albert Hörner, Straßburg i. E. Alb. Reichert, Seegefeld. Fracke, Berlin. Schwartz, Crimmitschau. H. Schulze (5), Wittenberge. C. Ed. Schmidt, Magdeburg. Schwitzky, Hannover. Frigge, Sudenburg. Frauenheim, Schönheida. Pönitz, Chemnitz. Schneider, Chemnitz. Bach, Chemnitz. v. Euen, Halle. Wendt, Soest i. W. Seelen, Weißenfels. Muscat, Hamburg. Bartsch, Darmstadt. Leist, Darmstadt. Frey, Basel. Dittes, Schwackenreuth. Lederle, Karlsruhe. Trautsch, Berlin. Dichte, Pruhlitz. C. Kraus, Freiburg i. Brsg. Dorsch, Karlsruhe. Waldmann, Willerdingen. Erne, Appenweier. Werner, Offenburg. Bollhaim, Karlsruhe. Jungaberle, Karlsruhe. Haefner, Karlsruhe. Volk, Karlsruhe. Müller, Karlsruhe. Haferkorn, Pforzheim. Lubberger, Neulußheim. Bader, Luckenwalde. Metzker, Luckenwalde. Lohel, Magdeburg. Redmer, Landsberg a. W. Unruh, Neustettin. Becker 1, Bruschwitz. Scharr, Berlin. R. Spitzer, Wien. Fiedler, Berlin. Schnelle, Weißwasser. Förster, Wittenberge. Stenzel, Berlin. Plikat, Schneidemühl.

Vertreten waren sonach sämmtliche Verbandsvereine, darunter zum ersten Male der elsaß-lothringische Landes-Verein.

Herr von Aschoff-Hannover begrüßte die Versammlung als Vertreter des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, dem der gastgebende Bezirk Berlin zugehört. Der Verbandsvorsitzende, Herr Fischer-Chemnitz, schloß sich den Wünschen des Vorredners bezüglich eines günstigen Verlaufes der Verhandlungen an und berief unter Zustimmung der Versammlung die Herren von Aschoff-Hannover und Schlüsselberger-Wien zu stellvertretenden Vorsitzenden. Mit Worten herzlicher Theilnahme gedachte er sodann des zwei Tage vorher erfolgten Hinscheidens des Vorstandsmitgliedes vom Bautzener Bezirksverein (Sachsen), Herrn Stations-Assistent 1. Kl. Schmidt. Der Verstorbene, ein hochgeachtetes Mitglied des Sächsischen Vereins, war wiederholt Vertreter zu den Verbandstagen und hatte die Absicht, auch diesmal theilzunehmen. Durch sein plötzlich (durch Schlaganfall) erfolgtes Ableben ist es leider anders gekommen. Zum Gedenken des Dahingeschiedenen erhoben sich die Versammelten von ihren Sitzen.

Mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser erklärte hierauf der Vorsitzende den Verbandstag für eröffnet.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung, Bericht des Verbandsvorstandes und dessen Besprechung:

Mit Rücksicht darauf, daß der Jahresbericht bereits im Verbandsorgan zum Abdruck gekommen ist, wird auf Verlesung desselben verzichtet. Mit Bezug auf den Bericht läßt es sich aber der Verbandsvorsitzende nicht entgehen, die anwesenden Vertreter des neu hinzugekommenen elsaß-lothringischen Landesvereins mit den besten Wünschen für denselben noch besonders willkommen zu heißen; ebenso begrüßt derselbe herzlich den anwesenden Vertreter des Bayrischen Verkehrs-Beamten-Vereins und verbindet damit den Wunsch, es möge darin ein günstiges Zeichen für einen Anschluß auch dieses Vereins an den Verband zu sehen sein. Im Weiteren bemerkt der Vorsitzende, daß die Früherlegung des 6. Verbandstages Schwierigkeiten in der Berichterstattung im Gefolge gehabt hat; es möge in Zukunft als geeignetster Zeitpunkt der Anfang September lieber wieder ausersehen werden; der Geschäftskreis und damit die Thätigkeit des Verbandsvorstandes haben an Umfang wieder wesentlich zugenommen. Der Jahresbericht wurde einstimmig gutgeheißen.

Zu Punkt 2 (Kassenbericht) wurden als Kassenrevisoren Fränkel-Stuttgart und Dittes-Basel gewählt. Im Weiteren beantragte Schlüsselberger-Wien, daß als Grundlage der Beiträge zur Jahresrechnung nicht der letzte Mitgliederstand genommen werde, sondern daß das nach Maßgabe der geleisteten Jahresbeiträge der Mitglieder zu geschehen habe. Dieser Antrag wurde vom Verbandsvorsitzenden als gerechtfertigt unterstützt und nach eingehenden Erörterungen einstimmig angenommen. Der Kassenbericht wurde dann später, nachdem die ernannten Revisoren Bericht erstattet, auf deren Antrag einstimmig gutgeheißen und dem am Erscheinen leider behinderten Verbandskassirer, Herrn Dietze-Chemnitz, die Anerkennung des Verbandstages ausgesprochen. —

Zu Punkt 3a Rechtshilfssache, erstattete zunächst der Direktor des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins folgenden bemerkenswerthen Bericht:

Die Rechtshilfs-Angelegenheit als die wichtigste im Verein ist auch im letzten Jahre in einer für die Mitglieder segensreichen Weise weitergeführt worden. Es waren von der Rechtshilfs-Kommission zu behandeln 62 Fälle mit 69 Personen, davon erledigten sich:

13 Fälle mit 16 Personen durch Freisprechung, 13 Fälle mit 14 Personen durch Verurtheilung, 5 Fälle mit 6 Personen kamen außer Verfolgung, 2 Fälle mit 2 Personen durch Verurtheilung zu Materialersatz, 3 Fälle mit 3 Personen wurden verwaltungsseitig erledigt, in 7 Fällen mit 7 Personen wurde Revision eingeleitet, 1 Fall mit 1 Person durch Begnadigung erledigt, in 3 Fällen mit 3 Personen wurde Unterstützung abgelehnt, 14 Fälle mit 16 Personen sind noch unentschieden.

An den verschiedenen Fällen waren betheiligt 5 Stations-Verwalter bez. Haltestellenaufseher, 21 Stationsassistenten, 1 Expedient (Württemberg), 2 Telegraphisten, 10 vom Lokomotivpersonal, 8 vom Fahrpersonal, 1 Materialienverwalter, 7 Rangirmeister, 14 Weichensteller. Für diese 62 Fälle wurden 3249 M. verwendet, sodaß im Durchschnitt auf jeden Fall 52,5 Mk. kommen, ein Beweis, wie außerordentlich segensreich die Rechtshilfseinrichtung wirkt. Auf Befragen wurde festgestellt, daß von diesen 62 Fällen nur 2 auf außerpreußische Mitglieder und zwar je

Digitized by Google

i auf Sachsen und Württemberg entfallen. Fälle mit grober Pflichtverletzung sind dabei satzungsgemäß ausgeschlossen und auch nicht vorgekommen. Auf die einzelnen Provinzen ꝛc. vertheilt, entfielen auf Schlesien 2, Sachsen 12, Westpreußen 6, Bromberg 13, Rheinpreußen 15, Westfalen 6, Hannover 4, Ostpreußen 1, Anhalt 1, Elsaß-Lothringen 7. —

Wenn auch die Behandlung dieser Fälle bedeutende Kosten erfordert hat, so wird nach dem Berichte der Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein Angesichts des Segens, der daraus entspringt, doch zu allen weiteren Opfern jederzeit bereit sein.

Zu Punkt 3b, Berichterstattung des Verbandsausschusses für die Rechtshilfsfrage, theilt Weber-Darmstadt mit, daß man in Rücksicht auf die Schwierigkeit der Ausführung noch nicht weit über die Bildung dieses Ausschusses hinausgekommen sei. — Verbandssekretär Krause nimmt Bezug auf den von Aschoff'schen Bericht, wonach für die preußischen Mitglieder wiederum eine so beträchtliche Menge von Rechtshilfsfällen, also gerichtlichen Untersuchungen wegen Verletzung des § 316,2 des R.-Str.-G.'s in unterstützende Behandlung des Vereins zu nehmen waren. Ziehe man in Betracht, daß sich diese 62 Fälle auf nur 7000 Mitglieder erstrecken, während, wenn man die Sache vom allgemeinen Standpunkte ins Auge fasse, über 100000 Beamte, Hilfsbeamte und Anwärter in Frage kommen, so könne man ohne Irrthum annehmen, es werden bei der preußischen Staatsbahn-Verwaltung jährlich 300 bis 400 Beamte und Bedienstete wegen fahrlässiger Transportgefährdung in gerichtliche und mehr noch in disziplinarische Untersuchung gebracht. Das sei eine erschreckende Zahl, besonders wenn man berücksichtige, wie viel Unglück und Ungemach in die zumeist mitbetroffenen Familien einziehe. Aufgabe des Verbandes müsse es sein, der allgemeinen Rechtshilfsfrage sein vollstes Augenmerk zuzuwenden, d. h. darauf hinzuwirken, daß dem Verein nicht nur die Unterstützung in sich beständig wiederholenden Fällen zur Aufgabe gestellt werde, sondern daß er auch in vorbeugender Weise thätig sein müsse; das sei aber nur zu erreichen durch eine entsprechende Einwirkung auf die Verwaltung und vor Allem auf die Gesetzgebung. In Bezug auf letztere sei ein günstiger Zeitpunkt insofern geboten, als der nächste, wie bereits der vorige, Reichstag sich mit einer Gesetzesvorlage über den Strafvollzug zu befassen habe. Stehe dadurch auch nicht die Verringerung der hohen Anzahl vorkommender Fälle in Aussicht, so könne doch wenigstens darauf hingewirkt werden, daß die Behandlung verurtheilter Eisenbahn-Beamter während ihrer Strafzeit eine gleichmäßig würdige werde.

Dorsch-Karlsruhe als Vertreter des Badischen Landesvereins greift zurück auf die Verhandlungen und Anträge der vorigen Verbandstage. Er glaubt, daß jetzt die höchste Zeit sei, dem schon im Jahre 1892 vom Württembergischen Verein gestellten Antrage nahezutreten, auf die Gesetzgebung einen entsprechenden Einfluß auszuüben. Er stimmt den Ausführungen des Vorredners zu und schlägt vor, daß eine unabhängige Person ernannt werde, die in Gemeinschaft mit einem geeigneten Rechtsanwalt die erforderlichen Mittel und Wege ergreift. Von einer kommissarischen Behandlung kann Redner sich, soweit die allgemeine Rechtsschutzsache in Frage komme, keinen Erfolg versprechen. —

Stationsvorsteher Bethge-Berlin schließt sich den Ausführungen des Vorredners in allen Theilen an und bittet die Versammlung um möglichst baldige Ausführung. Der Bezirk Berlin habe sich bereits mit Abgeordneten in Verbindung gesetzt; diese seien auch bereit auf die Sache näher einzugehen, wenn ihnen das erforderliche Material beschafft werde.

Verbandsvorsitzender Fischer verweist auf den Rechtshilfs-Ausschuß, der, richtig zusammengesetzt, das Erforderliche, wenn auch nur allmählich, wohl durchzuführen vermöge.

Dorsch kann nicht zugeben, daß ein Ausschuß hierzu genüge und empfiehlt, im Interesse des Standesansehens, auf seinen Vorschlag einzugehen.

von Aschoff glaubt nicht ohne Weiteres der Anstellung einer hierzu berufenen Person zustimmen zu können, wenigstens nicht ohne die General-Versammlung seines Vereins über diesen Gegenstand gehört zu haben.

Verbandssekretär Krause bittet, von der Personenfrage zunächst abzusehen, wünscht aber um so dringender, wegen der hohen moralischen Verantwortung, die den Betheiligten bei dem Ernste, der der Sache obliegt, der endlichen Lösung mit Nachdruck zuzustreben; vor Allem sei die Gelegenheit beim Schopfe zu nehmen und daher auch die schon angedeutete Eingabe anläßlich des bevorstehenden Strafvollzugsgesetzes nicht außer Acht zu lassen.

Fischer, Verbandsvorsitzender, giebt dem Vorredner Recht darin, daß der zunächst sich bietende Anlaß nicht aus dem Auge u v erlieren sei.

Kraus-Freiburg theilt mit, daß man im Badischen Verein weniger auf den persönlichen als auf den allgemeinen Rechtsschutz Werth lege; denn werde in letzterer Beziehung etwas erreicht, dann werde auch die Zahl der vorkommenden Gerichtsfälle geringer.

Weber-Darmstadt bittet die Mitarbeiter des Rechtshilfsausschusses um kräftige Unterstützung. Darauf findet folgender Antrag

Kreyßig-Chemnitz einstimmige Annahme:

„Der Verbandstag wolle beschließen: der Ausschuß für die Rechtshilfe wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Verbandssekretär Redakteur Krause, unter Hinzuziehung des Vereinsjustiziars in Hannover, nach Erforderniß eines anderen tüchtigen Rechtsanwaltes, bis zum Wiederzusammentritt des Bundesrathes demselben eine Eingabe in dem besprochenen Sinne zu unterbreiten. Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein in Hannover wird das hierfür erforderliche Material zur Verfügung stellen."

Zu Punkt 3c stellt Vereinsdirektor von Aschoff in Aussicht, daß durch Aufstellung einer neuen Rechnung die Vorlage und Prüfung der für den Verband erwachsenen allgemeinen Kosten sich erledigt.

Zu Punkt 5 (Punkt 4 wird auf den nächsten Sitzungstag verschoben), Kautions-Angelegenheit, erstattet der Verbandsvorsitzende ausführlichen Bericht. Es wird an anderer Stelle eine Wiedergabe dieses mit vielem Fleiß und großer Uebersichtlichkeit ausgearbeiteten Berichtes möglichst im vollen Wortlaute erfolgen.

Fränkel-Stuttgart spricht seine Anerkennung über den Bericht aus. Er hält insbesondere das Vorgehen des Sächsischen Vereins (dieser beabsichtigt eine Kautions-Bürgschafts-Genossenschaft anzustreben) für außerordentlich vortheilhaft und giebt die Zusicherung, daß wenn in Sachsen ein Erfolg erzielt werden würde, Württemberg baldigst folgen werde.

Der Antrag des Verbandsvorstands, wonach dieser empfiehlt, der Ansicht der Mehrheit der Verbandsvereine beizutreten und bei der Verschiedenheit und infolgedessen Schwierigkeit der Verhältnisse jedem Vereine zu überlassen, in der an sich wichtigen Sache Dasjenige zu thun, was hierzu am geeignetsten erscheint, wurde einstimmig angenommen.

2. Verhandlungstag am 8. August.

Der Verbandsvorsitzende eröffnet andern Tags die Sitzung in den Viktoriasälen um 9 Uhr Vormittags.

Zu Punkt 6, Bericht des Preßausschusses, theilt Herr Schmidt-Magdeburg mit, daß in Folge des ungenügenden Ausfalles der Preisarbeiten eine volle Preisvertheilung nicht habe stattfinden können. Es hat sich herausgestellt, daß die gegebene Zeit zu kurz und der Preis zu niedrig gestellt sei. Die Preisaufgabe solle daher wiederholt werden.

Fränkel-Stuttgart theilt mit, daß das Preßausschußmitglied für Württemberg gegen eine Wiederholung sei.

Fischer-Chemnitz spricht sich dafür aus, gerade diese Aufgabe nochmals zu stellen, denn sie sei geeignet, dem praktischen Dienste in ganz besonderer Weise Vorschub zu leisten. Der erste Preis könne auf 600 Mk. erhöht werden; er beantragt, der Verbandstag wolle dementsprechend noch 500 Mark bewilligen.

Schlüsselberger-Wien stimmt den Ausführungen des Verbandsvorsitzenden zu und fragt an, ob die eingegangenen Arbeiten nicht wenigstens in den Organen veröffentlicht werden können, wogegen Schmidt-Magdeburg empfiehlt, davon abzusehen. —

Kraus-Freiburg berichtet, daß der badische Verein der Ansicht sei, den ausgeschriebenen Preis auch dann zu vertheilen, wenn die eingegangenen Arbeiten nicht ganz vollwichtig seien; auch möchten einfachere, mehr der Praxis des Dienstes entsprechende Aufgaben gestellt werden.

Fischer-Chemnitz tritt nochmals für die Beibehaltung der gestellten Preisaufgabe ein; darauf wird sein Antrag, dieselbe zu wiederholen, einstimmig angenommen und die Summe von 500 Mk. noch hinzubewilligt. Demnach wird die folgende Preisaufgabe demnächst von Neuem ausgeschrieben werden:

„Wie muß die Vorbildung und die dienstliche Ausbildung der Eisenbahn-Beamten beschaffen sein, wenn sie den Anforderungen des heutigen Verkehrsdienstes gegenüber in möglichst vollem Maße für die gesammte mittlere nichttechnische Laufbahn (also für den äußeren und den Bureaudienst) genügen und ferner (falls dies erwünscht und nothwendig erscheint) dazu befähigen soll, daß auch die höheren Verwaltungsbeamten aus den Reihen der mittleren Beamten mit hervorgehen?

Allgemeines Interesse erregte ein Schreiben des Verbandspreßausschußmitgliedes Herrn Beyerle-Stuttgart, worin derselbe betont, daß er als eine Hauptaufgabe des Preßausschusses die Herausgabe des Eisenbahn-Jahrbuches betrachte; es sei das noch

Digitized by Google

wichtiger als eine beabsichtigte Vergrößerung des Verbandsblattes. Durch den ins Leben getretenen Preßausschuß wird gehofft, dem Herausgeber die Mühe zu erleichtern und den Absatz zu erweitern. Sehr richtig betont das Schreiben, daß ein besonderes Organ für Aufsätze größeren Umfanges von dauerndem Werthe vorhanden sein müsse, während die kleineren wissenschaftlichen und die die Tagesfragen behandelnden Artikel in die Verbands-Zeitung zu verweisen seien. Um aber die Mitarbeit an den Vereins-Zeitschriften möglichst anzuregen, erscheine eine Prämiirung geeigneter Artikel wünschenswerth.

Die Aussprache hierüber führte zu lebhaften, ein erfreuliches Interesse bekundenden Erörterungen.

Redakteur Krause giebt seiner Genugthuung hierüber Ausdruck und macht Mittheilungen über den Absatz des Jahrbuches und der Kalender, der zwar kein ganz unbefriedigender sei, aber auch noch zu wünschen übrig lasse. So, wie die Absichten des Preßausschusses in dem eben verlesenen Briefe zum Ausdrucke kommen, werde gewiß ein Erfolg zu erreichen sein, besonders begrüße er es, daß die Fortsetzung des Jahrbuches in so einsichtsvoller Weise gewünscht werde. Daß man zur Anregung zu eifriger Mitarbeiterschaft besondere Auszeichnungen beabsichtige, sei nur zu begrüßen, statt der goldenen Medaillen können als äußeres Zeichen der Anerkennung vielleicht auch Diplome ertheilt werden. Im Weiteren sprechen zu diesem Punkte die Herren Leist-Darmstadt (wünscht, daß die Vereine möglichst bei den Mitgliedern das Interesse wecken sollen), Kraus-Freiburg, Fränkel-Stuttgart, Schmidt-Magdeburg. — Verbandsvorsitzender Fischer äußert sich noch dahin, der Verband habe ein Interesse daran, daß das Erscheinen des Jahrbuches fortgesetzt werde, den geeigneten Zeitpunkt dafür auszuersehen müsse dem Herausgeber überlassen bleiben. Dieser erklärt sich vollkommen hiermit einverstanden und giebt einen Weg an, auf dem die Herausgabe ohne ein Defizit einigermaßen gesichert werden könne. — Die Versammlung stimmt dieser Erklärung bei.

Uebergehend auf das Verbandsorgan, die Deutschen Verkehrs-Blätter, hebt der Verbandsvorsitzende die Wichtigkeit und Bedeutung desselben für den Verband wie für den gesammten Eisenbahn-Beamtenstand hervor; er hält es für nothwendig, hierfür Alles einzusetzen, was das Organ nach allen Richtungen zu kräftigen vermög.

Kreyßig-Chemnitz berichtet über die das Organ betreffenden Beschlüsse des Sächsischen Vereins und beantragt, seitens der deutschen Einzelvereine dem Verbandsorgan eine Pauschalsumme als Entschädigung für die Aufnahme der Vereinsmittheilungen zur Verfügung zu stellen. Nach einer lebhaften Aussprache hierüber, an welcher sich außer dem Verbandsvorsitzenden und dem Referenten die Herren Schwitzky und von Aschoff-Hannover, Weber-Darmstadt, Altherr-Chemnitz, Fränkel-Stuttgart, Kraus-Freiburg, Schmidt-Magdeburg, Reichert-Seegefeld, Fränzel-Wien betheiligen, wird folgender einstimmige Beschluß gefaßt:

„Der Verband gewährt der Redaktion des Verbandsorgans (Deutsche Verkehrs-Blätter) als Entschädigung für die Aufnahme aller Vereins-Bekanntmachungen eine jährliche Pauschalsumme. Für das Kalenderjahr 1897 wird dieser Betrag auf 1200 Mk. festgesetzt. Die einzelnen Verbandsvereine ausschließl. Oesterreich tragen hierzu nach Maßgabe ihrer Mitgliederzahl (entsprechend dem Stande des letzten Jahresabschlusses) bei."

Einstimmig wurde weiter beschlossen, dem Verlage des Verbandsorgans für den bisher kostenlos erfolgten, aber eigentlich auf Verbandskosten herzustellenden Druck des Verzeichnisses der Bäder, Kurorte und Gasthöfe eine Entschädigung von 100 Mk. zu bewilligen.

Zu Punkt 4, Unfall-Versicherung, welcher von der Tagesordnung des 1. Verhandlungstages abgesetzt worden war, berichtete der inzwischen eingetroffene Referent, Möbius-Leipzig, Namens des von ihm vertretenen Ausschusses. Derselbe ist seit November 1895 in Thätigkeit und hat die gründlichsten Untersuchungen in dieser Frage vorgenommen: Es ist an 20 Gesellschaften geschrieben und sind auf das Gewissenhafteste Untersuchungen über die günstigsten Angebote angestellt worden. Wir kommen auf diesen interessanten Bericht ausführlicher zurück. Nach bester Ueberzeugung glaubt der Ausschuß einen Abschluß mit der Versicherungsgesellschaft in Stuttgart empfehlen zu sollen. Ein dahingehender Antrag, nach welchem zugleich die endgiltige Feststellung des Vertrages dem Ausschuß zu übertragen ist, findet einstimmige Annahme.

Zu Punkt 8, Aufstellung des Haushaltplanes, werden auf Antrag Weber-Darmstadt dem Rechtshilfs-Ausschuß des Verbandes zur Durchführung seiner Aufgabe einstimmig 100 Mark bewilligt.

Zu dem Antrag, für die Kosten des 6. Verbandstages, welche mit Rücksicht auf die theuereren Verhältnisse Berlins wesentlich größere sind, eine höhere Entschädigungssumme einzustellen, erklärt sich die Versammlung zustimmend, namentlich da Vereinsdirektor von Aschoff unter Beifall mittheilt, er halte es für eine Ehrenpflicht des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, als des Repräsentanten für den 6. Verbandstag, den verbleibenden Fehlbetrag voll zu decken. Es werden einstimmig für diesmal 500 Mark aus der Verbandskasse bewilligt; der Verbandsvorsitzende, unterstützt von den übrigen Rednern, wünscht jedoch, daß in Zukunft kein Verein einen Verbandstag über seine Mittel hinaus abhalte. Dabei sei freilich, was den vorliegenden Fall betreffe, zuzugeben, daß der Berliner Bezirksvorstand, insbesondere Herr Scharr, dessen Bemühungen dankbare Anerkennung verdienen und auch finden, nicht habe wissen können, daß die Berliner Kollegen ihn nicht lebhafter unterstützen werden. Der Antrag Fränkel-Stuttgart, die Kosten für Verbandsfeste möglichst den Verhältnissen des repräsentirenden Vereins anzupassen, wird einstimmig angenommen.

Der Haushaltplan für 1896/97 stellt sich nun wie folgt:

Kosten für den VI. Verbandstag	Mk. 500.—
Reisekosten	„ 100.—
Porto	„ 50.—
Druckkosten	„ 350.—
Preisausschreiben	„ 500.—
Außerordentliche Ausgaben	„ 300.—
Kosten für den Druck des Hotel- und Bäderverzeichnisses für 1895 und 1896	„ 100.—
Rechtshilfsausschuß-Spesen	„ 100.—
	Mk. 2000.—

Zu Punkt 9, Feststellung von Ort und Zeit des 7. Verbandstags, giebt Hörner-Straßburg im Namen des von ihm vertretenen Elsaß-Lothringischen Landesvereins seinen Sympathieen für den Verband in von Herzen kommenden Worten Ausdruck und ladet den Verband ein, den 7. Verbandstag in Straßburg abhalten zu wollen. Die Versammlung stimmt dieser Einladung beifälligst zu.

Nachdem zu Punkt 10 der Tagesordnung, Allgemeine Besprechung von Verbands-, Standes- und Berufs-Angelegenheiten Möbius-Leipzig noch eine Erklärung zu Protokoll gegeben und der Verbandsvorstand die entsprechende Erläuterung dazu gegeben hatte, wurden die Verhandlungen des 6. Verbandstages mit einem Hoch auf das fernere Wachsen, Blühen und Gedeihen des Verbandes geschlossen.

Schlüsselberger-Wien gedachte darauf noch in herzlichen Worten des Dankes der musterhaften Leitung der Verhandlungen durch den Verbandsvorsitzenden und fand damit den lebhaftesten Beifall der Versammlung. —

Blicken wir noch einmal kurz zurück auf den Verlauf der Verhandlungen des 6. Verbandstags, so ist festzustellen, daß derselbe nicht nur allenthalben ein harmonischer, sondern auch ein in allen Theilen erfolgreicher war. Allenthalben war eine ebenso arbeits- als zustimmungsfrohe Gesinnung wahrzunehmen, sodaß sowohl in den wichtigen Angelegenheiten des Rechtsschutzes, als auch der Unfallversicherung und des Kautionswesens, wie nicht minder in der Lösung der literarischen Aufgaben ein ganz wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen ist.

Möge sich dieser schaffensfrohe Geist fort und fort erhalten, dann werden unsere Verbandstage und damit der Verband selbst ihren hohen Zweck, der natürliche Hort unserer Standes- und Berufs-Angelegenheiten zu sein, zuversichtlich erfüllen. —

Vom festlichen Theil des VI. Verbandstages.

Die Festesstimmung des 6. Verbandstages war derjenigen ihrer Vorgänger in allen Theilen würdig. Stand dieselbe auch zum Theil unter dem Zeichen der großen Berliner Gewerbe-Ausstellung, die mit ihren Darbietungen allein ein riesiges Festprogramm bedeutet, so ist mit größter Genugthuung zu berichten, daß noch mehr als das die Freude am kollegialen Beisammensein so zahlreicher Jünger vom geflügelten Rade und der Austausch herzlich kamerad- und freundschaftlicher Beziehungen den Grundton der Festesstimmung bildete.

Aus allen Theilen des deutschen Vaterlandes und nicht minder aus Oesterreich waren Kollegen in großer Anzahl herbeigekommen, und wenn gerade die Berliner Kollegen selbst eine regere Betheiligung vermissen ließen, so mag es ja einestheils richtig sein, daß dies nur da möglich ist, wo das Gefühl für Zusammengehörigkeit noch nicht recht in Blüthe steht, wesentlich haben dazu aber auch die dienstliche Inanspruchnahme während der Ausstellung und die zahlreichen Beurlaubungen beigetragen. Um so mehr ver-

Digitized by Google

dient nun hervorgehoben zu werden, daß die theilnehmenden Berliner Kollegen nicht geringere Herzlichkeit und Begeisterung für die Verbandssache an den Tag legten.

Am Begrüßungsabend, den 6. August, fand sich in den Viktoriasälen in der Leipziger Straße der größte Theil der von auswärts gekommenen Abgeordneten und Gäste zusammen; so mancher herzliche Händedruck frohen Wiedersehens wurde gewechselt und so manche neue Freundschaft geschlossen.

Der Bezirksvorsitzende Scharr-Berlin hieß die Eingetroffenen herzlich willkommen: die Oesterreicher Freunde, den bayerischen Vertreter, die Sachsen, Württemberger, Badenser und Elsaß-Lothringer, insbesondere den Verbandsvorstand. Eisenbahn-Sekretär Fischer-Chemnitz dankte Herrn Scharr für die warmen Worte des Empfanges und für die mühevollen Vorbereitungen zum Verbandstag und richtete einen warmen Appell an alle Kollegen, in deutscher Treue auszuharren, wozu er den preußischen Kollegen wünschte, daß auch sie sich mehr und mehr zusammenfinden zu einigem Zusammenwirken in gemeinsamen Dingen. — Im Namen seiner österreichischen Kollegen dankte Revident Schlüsselberger-Wien für den herzlichen Willkommengruß. „Tage wie der Verbandstag sind für uns, die wir tagaus, tagein an des Dienstes eiserne Kette geschmiedet sind, und die wir uns noch außerdienstlich für das Wohl der Kollegen unsere freien Stunden opfern, wie die Oase in der Wüste". Er hofft, daß sich der 6. Verbandstag für die Gastgeber wie für die Gäste segensreich gestalte. Unter Musik und Gesang — mit letzterem erfreute Herr Betriebsassistent Lohr-Basel durch seine außerordentlich ansprechenden Baritonlieder — belebte sich die Unterhaltung zu allgemeiner Gemüthlichkeit. Besonders freudig wurde es begrüßt, daß in der Runde deutscher Landsmannschaften auch der Mecklenburgische Kollege nicht fehlte. Er war zwar nicht da als erwählter Abgeordneter, aber die Veranlassung, wie er zu dem Begrüßungsabend kam, war um so erheiternder. Badische Kollegen hatten seine Bekanntschaft auf der Fahrt vom Kyffhäuser her gemacht und hatten ihn nun nicht wieder losgelassen, er mußte wenigstens am Begrüßungsabend theilnehmen; und er hat es herzlich gern gethan, nur bedauernd, daß ihm sein ablaufender Urlaub einen längeren Aufenthalt nicht gestattete. — Mit Bezug auf die Begrüßungsworte des Verbandsvorsitzenden sprach Vereinsdirektor von Aschoff, daß er bemüht sein werde, den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein in seinen allgemeinen Zielen nach Kräften zu fördern, er werde es sich zur Aufgabe stellen, die preußische Kollegenschaft soweit es nöthig und möglich, mit diesen Zielen vertraut zu machen. Häfner-Karlsruhe gedachte der deutschen Einigkeit und ihrer Macht, wie sie am Kyffhäuser wieder zu so beredtem Ausdruck gekommen sei; er ermahnt, das Ideale im Auge zu behalten, die Schlange der Zwietracht aber zu zertreten, wo sie sich finde. Er brachte auf Kaiser und Reich ein donnernd Hoch, und darauf folgte der gemeinschaftliche Gesang „Deutschland, Deutschland über Alles." — In liebenswürdigen Worten feierte Häfner später auch noch „die sechste Großmacht", die Presse, und brachte ein Hoch auf das Verbandsorgan und seinen Leiter. Hierfür sei ihm noch hierdurch herzlich gedankt. —

Der Raum gestattet uns nicht, der so herrlich verlaufenen und Allen unvergeßlichen Festesstunden der Verhandlungstage, des Besuches der Ausstellung, des Kommerses mit seinen prächtigen Trinksprüchen und des schönen Ausfluges nach Potsdam hier ausführlich zu gedenken; um so mehr wird dies in nächster Nummer geschehen können.

Landesverein der Reichseisenbahn-Beamten in Elsaß-Lothringen.

Gründung des Bezirks-Vereins Saargemünd.

Nachdem auf den Aufruf von Straßburg hin schon 52 Beamte die Mitgliedschaft zugesagt hatten, wurde nach polizeilicher Genehmigung von den Vertrauensmännern Rieck und Haacke eine Versammlung behufs Gründung eines Bezirks-Vereins Saargemünd einberufen. Nur etwa die Hälfte der Eingeschriebenen konnte zu dem festgesetzten Termin, 1. August 8 Uhr Abends, im Vereinslokal, Restauration Scheyer in Saargemünd, erscheinen, die übrigen waren meist dienstlich verhindert.

Her Rieck, dessen rührige Thätigkeit für das Zustandekommen des Vereins hier besonders hervorgehoben zu werden verdient, eröffnete die Versammlung, worauf sein Kollege und Mitarbeiter, Herr Haacke, in einer kurzen Ansprache Veranlassung, Zweck und Ziele des zu begründenden Vereins darlegte. — Herr Rieck erläuterte sodann an einigen Beispielen die Nothwendigkeit, sowie die Vortheile eines solchen Vereins. Diesen Ausführungen wurde allseitig lebhaft zugestimmt und äußerten mehrere der Anwesenden ihr Erstaunen darüber, daß in einem Verkehrsmittelpunkte wie Saargemünd, wo alle Vorbedingungen so günstig lägen, noch kein Versuch zur Gründung eines Eisenbahn-Beamten-Vereins gemacht worden sei. Es wurde nun zur Wahl des Vorstandes geschritten und ohne Debatte und fast einstimmig die folgenden Mitglieder gewählt:

Haacke, Stationskassen-Rendant, Vorsitzender,
Rieck, Stations-Assistent, Stellvertreter,
Wolfrum, Stations-Assistent, Kassirer,
Böhm I, Stations-Assistent, Stellvertreter,
Horn, Stations-Assistent, Schriftführer,
Schmiederer, Stations-Assistent, Stellvertreter.

Als Vertrauensmänner wurden die Herren Stations-Assistent Waigand, Zugführer Döbler, Rangirmeister Folsche ernannt.

Der neugewählte 1. Vorsitzende dankte der Versammlung für das entgegengebrachte Vertrauen und gab das Versprechen, seine Kräfte in den Dienst des neuen Gemeinwesens stellen und jedem Mitgliede vorkommenden Falles mit Rath und That beistehen zu wollen. Er sprach sodann noch die Bitte aus, daß jedes Mitglied des jungen Vereins nach Möglichkeit für die Ausdehnung desselben wirken möge. — Ein dreimaliges Hoch auf das Gedeihen des eben begründeten Vereins schloß diese Rede und den offiziellen Theil der Versammlung, dessen Mitglieder, froh des gelungenen Werkes, noch lange in gemüthlichem Gespräche beisammen blieben.

Die nächste Versammlung ist auf Mittwoch, den 2. September, festgesetzt. Vereinslokal Restauration Scheyer.

Hagenau i. Els.

Zur Gründung eines Bezirks zum Landes-Verein der Reichs-Eisenbahn-Beamten in Elsaß-Lothringen fand am 9. August d. J. eine Haupt-Versammlung in dem Gartensaal der Restauration Heß statt, welche von 20 Mitgliedern besucht war. Herr Stat.-Assist. Weitbruch, welcher sich um diese gute Sache schon sehr verdient gemacht hat, eröffnete dieselbe mit einer sehr schwungvollen Anrede an die Anwesenden, wobei er den Zweck, wie auch die Vortheile desselben für einen Reichs-Eisenbahn-Beamten darlegte. Darauf wurden folgende Herren als Vorstandsmitglieder gewählt:

Herr Stations-Assistent Weitbruch, 1. Vorsitzender,
" " " Maas, 2. "
" " " Junkereit, 1. Schriftführer,
" " " Keppler, 2. "
" Magazin-Aufseher Charton, 1. Kassirer,
" Telegraphist Thielemann, 2. "
" Stations-Assistent Winter, Inventarien-Verwalter.

Im weiteren Verlaufe ergriff Herr Charton das Wort, und bat die Anwesenden, besonders aber den gewählten Vorstand, mit allen Kräften dahin zu wirken, den jungen Verein auf die höchste Stufe zu bringen und unentwegt das Wohl und den schönen Zweck desselben zu verfolgen. Zum Schluß sprach Herr Weitbruch den Mitgliedern noch den Dank für ihr Erscheinen aus, mahnte zur Einigkeit unter den Beamten, die das hohe Ziel des Vereins sei, und endigte mit einem begeisterten dreifachen Hoch auf Kaiser Wilhelm II. — Da statutengemäß auch Ortsgruppen zu errichten sind, so wurde diesem Bedürfniß durch die Wahl der für den Vorstand des Bezirksvereins ernannten Herren auch als Vorstand der Ortsgruppe entsprochen. C.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Northeim i. H.

Die nächste **Versammlung** findet am Sonntag, den 23. August cr., Nachmittags 3 Uhr im „Hotel zum Stern" hierselbst statt. — Tagesordnung: 1. Vereinsnachrichten. 2. Mittheilung vom Verbandstage der Deutsch-Oesterreich. Eisenbahn-Beamten-Vereine. Nichtmitglieder sind willkommen.

Northeim, den 10. August 1896. **Der Vorstand.**
Köneke. Engelhardt.

Verein der Beamten der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 3. ds. Mts. verschied plötzlich und unerwartet der Königliche Stations-Assistent I. Kl.

Herr **Max Schmidt.**

Es ist uns Herzensbedürfniß, dem langjährigen treuen Mitarbeiter, dem eifrigen, unermüdlichen Förderer der Vereinsbestrebungen als Vorstandsmitglied und Schriftführer, dem braven, liebevollen Kameraden unseren herzlichsten Dank und ein „Ruhe sanft" in die Ewigkeit nachzurufen.

Sein Andenken wird uns unvergeßlich bleiben.

Der Beamtenverein der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Max Fischer — für den Hauptvorstand.
Hüttig — für den Vorstand des Bezirks Lausitz.

Zur gefl. Beachtung.

Von uns direkt oder durch die Vereinsleitungen zu beziehen sind noch eine kleine Partie

Deutsche Eisenbahn-Jahrbücher

zu ermässigtem Preise. Um gefl. Bestellung wird höfl. gebeten.

Leipzig. **Die Geschäftsstelle.**

Digitized by Google

Nr. 34. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 20. August 1896. München.

Die Reichs-Eisenbahnen im ersten Vierteljahrhundert ihres Betriebes.

(Schluß.)

Als man 1871 das Schwert in die Scheide zurück versenkte, wurde es der Reichsbahn-Verwaltung hohe Aufgabe, den brachliegenden Handel wieder zu heben und zu stärken. Die anfängliche Unzufriedenheit der Eingeborenen des Landes mit der politischen Neugestaltung ihrer Heimath erschwerte die geschäftliche Verbindung mit Altdeutschland. Dennoch ist die Reichsbahn ihrer versöhnlichen Aufgabe, den wieder erworbenen Bruderstamm seinem angestammten und einst verlorengegangenen, jetzt wieder neuen Vaterlande räumlich näher zu bringen, durch die beschriebenen äußerst stark vermehrten Schienenwege aus Elsaß-Lothringen nach Altdeutschland, soweit sie es vermochte, gerecht geworden. Der Personenverkehr vom Reichsland nach Deutschland hat sich seit 1873 genau verdoppelt und der Güterverkehr mit Deutschland in dieser Periode mehr wie vervierfacht. Der Personenverkehr mit Frankreich ist seit 1877 erheblich heruntergegangen und der Güterverkehr seit 1874 fast von Jahr zu Jahr gesunken, sodaß heute nicht mehr die Hälfte der Transporte von 1874 registrirt wird. Hieraus folgt, daß die geschäftliche Abwendung von Frankreich und die Hinneigung nach Altdeutschland, wenn auch unter dem starken Drucke der Errichtung der Zollgrenze zwischen Elsaß-Lothringen und Frankreich, Thatsache geworden ist.

Mit den eingeschlagenen Verkehrs- und Verwaltungs-Maßnahmen der Reichs-Eisenbahnen scheint die Bevölkerung im Großen und Ganzen zufrieden gewesen zu sein; denn die verschwindend wenigen Kritiken an den Einrichtungen gegenstandslos zu machen, hat dem Reichsamt für die Verwaltung der elsaß-lothringischen Bahnen zu Berlin und der Straßburger General-Direktion keine großen Schwierigkeiten bereitet. Die Reichsbahn verdankt diese Gunststellung in den Hauptsachen der beträchtlichen, ja fast verdoppelten Ausdehnung ihrer Schienenwege, welche verständnißvoll dem Bedürfniß der Verkehrserschließung folgte, und dem zuvorkommenden Verkehr der ihrer Verwaltung in den oberen Aemtern von der Bahnübernahme bis zur Jetztzeit fast vollzählig erhalten gebliebenen Corona, die es verstanden hat, das Prinzip der ausgedehntesten Coulanz gegen die Bevölkerung auch der jüngeren Generation des Beamtenkörpers eigenschaftlich zu machen.

Von den Direktoren aus 1872 sind bisher noch im Amt der Präsident der Verwaltung, der Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Mebes und die im Laufe der Jahre zu Ober-Regierungsräthen ernannten Direktoren Cronau, Dr. Greiff und Funke, welche den drei Abtheilungen, der technischen, der administrativen und der Bau-Abtheilung, vorstehen.

Wie die genannten Leiter für die Gesammtverwaltung in verdienstlicher Weise ein hingebendes Ausführungspersonal herangebildet haben, so wußte insbesondere der verehrte Oberleiter, Präsident Mebes, welcher am 25. August das Jubiläum seiner 25jährigen Dienstzeit in Straßburg feiern kann, durch eine strenge, aber gerechte Amtswaltung, gepaart mit dem edlen Bestreben den in langen Jahren unter seiner sorgenden Führung treu und ruhig ihren Amtspflichten gerecht gewordenen Beamten ein immerdar wohlwollender Chef zu sein und zu bleiben, die Reichsbahn auf ihre jetzige Höhe zu bringen. Freilich war es ihm nicht erspart, manche Schlacke von dem edleren Metall des Beamtenkörpers gewaltsam ausscheiden zu müssen. Hinwieder aber bei Unglücksschlägen, die so manches Glied des zahlreichen Beamtenheeres der Reichsbahn betroffen hat, fühlte man sein warmes Herz und die linderungbringende Hand in erhebender Weise.

Die Gesammtheit der Beamtenschaft beim geflügelten Rade im Reichsland anerkennt es freudig, daß sie unter der Aegide des gleichen Oberhauptes und bei einer fast unveränderten Organisation, die sich im Großen und Ganzen mit der jetzigen Verwaltungs-Organisation der preußischen Staatsbahnen deckt und ihr vorbildlich gewesen ist, in dem zurückgelegten 25jährigen Zeitraum der ruhigen Einlebung in ihre Ausnahmestellung erfolgreich hat hingeben können und bewahrt ihren Verwaltungsoberen wohlgemessene Dankbarkeit. Sie wünscht dem Präsidenten und den Verwaltungsleitern Anerkennung ihrer Leistungen und das Begehen des bevorstehenden Jubiläums in ungetrübter Gesundheit.

Wenn auch die im berechtigten Streben auf Besserstellung ihrer Lage aus der Beamtenschaft heraus unternommenen Anstrengungen für einzelne Kategorien beim gesetzgebenden Körper nicht den gewünschten Erfolg hatten, so sah man bei den altheimathlichen Bahnen auch nicht bessere Zustände und fühlt nunmehr in den anerkennenden Kundgebungen der Ministerien und Parlamente bei der sich öffnenden günstigeren Aussicht auf das kommende Etatsjahr eine Aera der ausgleichenden Gerechtigkeit herannahen.

Ist aber das erhoffte materielle Besserwerden erreicht, so kann man nur wünschen, daß in idealer Hinsicht die Beamtenschaft selbst die Hand zur Besserung ihrer sozialen und kollegialen Stellung anlege. Sie erreicht dies jedoch nur im Zusammenscharen um das Banner des Landesvereins der elsaß-lothringischen Eisenbahn-Beamten, der sich anlehnt an den großen Verband der deutschen und österreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereine, in welchem bei einer Mitgliederzahl von weit über 20000 Kollegen die Höherhebung des Standes mit vereinten Kräften dem Einzelnen ja angenehm und leicht gemacht wird.

Straßburg, den 30. Juli 1896. A. H.

Digitized by Google

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk. (Fortsetzung.)

D. Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse.

Das Werk der Herren Ledig und Ulbricht enthält über die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der einzelnen schmalspurigen Linien sehr ausführliche Mittheilungen. Wir müssen uns natürlich an dieser Stelle darauf beschränken, ein ganz allgemein gehaltenes Bild zu geben und werden nur dort, wo es zur Erläuterung der Resultate nothwendig erscheint oder ein besonderes Interesse besteht, auf die speziellen Ergebnisse der einen oder der anderen Linie näher hinweisen. Werthvolle Anhaltspunkte für diese Darstellungen bieten uns die „Allgemeinen Betrachtungen" im dritten Theile des fraglichen Buches.

Der gesammte Aufwand für die Herstellung der bestehenden Schmalspurbahnen beträgt 23 885 702 Mk.; es entfallen mithin auf 1 Kilometer Bahn durchschnittlich 72 951 Mk. Hieran sind betheiligt: Grunderwerb und Nutzungsentschädigung mit 11,42 Proz., Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, sowie Futtermauern mit 18,27 Proz., Durchlässe und Brücken mit 11,43 Proz., Oberbau mit 27,48 Proz. und Bahnhöfe, sowie Haltestellen mit 14,23 Proz. Der Aufwand für Grunderwerb stellt sich am niedrigsten für die vorzugsweise in engen Flußthälern gelegenen Bahnlinien, welche landwirthschaftlich werthvolleres Areal nur in beschränktem Umfange in Anspruch nehmen. Die absolute Höhe der Oberbaukosten ist bei den einzelnen Linien nahezu gleich; sie beläuft sich im Durchschnitte auf 20 051 Mk. pro Kilometer. Der hohe Aufwand für Kunstbauten wird durch den Umstand erklärlich, daß nahezu die Hälfte der Länge aller Schmalspurbahnen sich durch enge Flußthäler windet, wodurch verhältnißmäßig viele Ueberbrückungen, Dammschüttungen und Felsarbeiten nöthig wurden.

Das Anlagekapital, welches den Herstellungsaufwand, jedoch mit Ausschluß der auf die Anschlußbahnhöfe verwendeten Beträge, die stets nach Maßgabe der Inanspruchnahme durch den Zugsverkehr der einmündenden Linie auf diese vertheilt werden, und den Anschaffungswerth der jeder Schmalspurbahn zugetheilten Fahrbetriebsmittel umfaßt, beziffert sich für sämmtliche Strecken auf 27 034 311 Mk., d. i. 82 568 Mk. pro Kilometer. Die inbegriffenen antheiligen Kosten für die Gemeinschaftsbahnhöfe belaufen sich auf 576 337 Mk., die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel auf 3 445 852 Mk., d. i. 10 524 Mk. pro Kilometer; hiervon entfallen 43,1 Proz. auf Lokomotiven, 17,45 Proz. auf Personen- und 39,45 Proz. auf Gepäck- und Güterwagen.

Im Jahre 1894 wurden auf den Schmalspurbahnen zusammen 77 873 Züge abgelassen. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 2 313 289; sie durchfuhren eine Strecke von 24 357 797 Kilometer. Jede Person hat sonach auf der Schmalspurbahn selbst durchschnittlich 10,53 Kilometer durchfahren. Der Güterverkehr umfaßte 571 990 Tonnen; jede Tonne Gut hat im Mittel 12,88 Kilometer durchlaufen. Im Allgemeinen weist der Güterverkehr auf den Schmalspurbahnen — obwohl er im Vergleiche zu den Hauptbahnergebnissen noch der Entwickelung bedarf — doch schon eine gewisse Ausbreitungsfähigkeit auf, welche sich speziell in den zahlreichen Verkehrsbeziehungen mit den Verkehrsstellen des sächsischen Bahnnetzes kundgiebt. Die Zunahme der Lastenbewegung seit der Zeit des ersten vollen Betriebsjahres jeder einzelnen Linie bis zum Jahre 1894 ist zum Theile sehr erheblich; namentlich gilt dies von der in besonders kräftiger Entwickelung begriffenen Linie Klotzsche-Königsbrück, auf welcher die Zunahme an Nutzlast (seit 1885) rücksichtlich der Personen 130,26, rücksichtlich der Güter 217,41 und im Allgemeinen überhaupt 195,51 Proz. beträgt. Die größte Zunahme an Personennutzlast, nämlich 411,66 Proz., weist die seit 1885 in Betrieb stehende Linie Zittau-Markersdorf auf. Abnahme an Personennutzlast zeigen Willischthal-Ehrenfriedersdorf (11,48 Proz.), Grünstädtel-Oberrittersgrün (4,74 Proz.) und Mügeln-Geising-Altenberg (6,6 Proz.); die Güternutzlast ist durchwegs gestiegen; naturgemäß hat auch die Taralast zugenommen, und zwar schwankt diese Steigerung zwischen 13,28 Proz. (Wilischthal-Ehrenfriedersdorf) und 179,83 Proz. (Klotzsche-Königsbrück). Die größte Dichtigkeit hinsichtlich der bewegten Bruttolast war auf der Schmalspurbahn Klotzsche-Königsbrück mit 163 936 Tonnen vorhanden; bei den übrigen Linien stufte sich dieses Ergebniß bis zur Minimalbruttolast von 50 793 Tonnen bei der Herrnhut-Bernstadter Linie ab. Im Personenverkehre trat die größte Dichtigkeit auf der Hainsberg-Kipsdorfer Linie (9616 Tonnen Personengewicht), die geringste auf der Wolkenstein-Jöhstadter Linie ein (2050 Tonnen). Die höchste spezifische Güterfrequenz hat die Linie Klotzsche-Königsbrück mit 37 923 Tonnen, die geringste die Linie Mosel-Ortmannsdorf mit 4507 Tonnen. An Nutzlast entfällt das Maximum (47 161 Tonnen) auf die Linie Klotzsche-Königsbrück, das Minimum (7851 Tonnen) auf die Linie Taubenheim-Dürrhennersdorf. Interessant ist das Werthverhältniß, in welchem die einzelnen Faktoren der Bruttolast gestanden haben. Unsere Quelle erläutert dasselbe sehr übersichtlich durch eine zeichnerische Darstellung. Im Durchschnitte aller Schmalspurbahnen entfielen an Taralast der Personenwagen 39,05, der Güterwagen 33,57, überhaupt 72,62 Proz., an Nutzlast der Personen 5,36, der Güter 22,02, überhaupt 27,38 Proz. Mit diesem Antheile der Nutzlast im Verhältnisse zur beförderten Gesammtlast bleiben die Schmalspurbahnen gegenüber den entsprechenden Ergebnissen der Vollspurbahnen (31,78 Proz.) um 4,40 Proz. zurück; die Ursache liegt in der geringeren Dichtigkeit des Güterverkehres auf den ersteren. Bei der Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz-Nerchau-Trebsen, auf welcher eine besonders günstige Ausnützung der Güterwagen durch die Massentransporte von Rüben und Rübenschnitzeln möglich ist, stellt sich das Verhältniß zwischen Nutz- und Taralast auf 32,25 Proz., also höher als das Durchschnittsergebniß bei den Vollspurbahnen. Während die aus dem Güterverkehre stammende Nutzlast bei den schmalspurigen Eisenbahnen um 8,11 Proz. geringer ist, als bei den vollspurigen Bahnen, ist die aus dem Personenverkehre hervorgehende Nutzlast bei den ersteren um 3,71 Proz. größer als diejenige bei den letzteren. (Schluß folgt.)

Die Qualifikationstabellen im österreichischen Staatseisenbahndienste.

Im letzten Verordnungsblatte des Eisenbahnministeriums findet sich ein Erlaß, betreffend die Abänderung der Dienstordnung für das bisher der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unterstehende Personal. Dieser Erlaß besagt:

„In Durchführung der neuen, für die Staatseisenbahnverwaltung festgestellten Organisation, welche insbesondere die Auflösung der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen zur Folge hat, werden die hiernach in dem Wirkungskreise der Staatseisenbahnbehörden eintretenden Aenderungn, soweit dieselben die Dienstordnung betreffen, mittelst des gleichzeitig zur Ausgabe gelangenden 14. Nachtrages zur Dienstordnung (Dienstpragmatik) für das der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unterstehende Personal zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Durch diesen Nachtrag werden zugleich über die Dienstbeschreibung (Qualifikation) der Beamten, Beamtenaspiranten (Volontäre), Unterbeamten und Diener neue Bestimmungen erlassen, deren nähere Ausführung durch besondere Vorschriften demnächst geregelt werden wird.

Der Einfluß, welchen die Qualifikationsgutachten auf den Dienst und auf das Schicksal der Beschriebenen nehmen, macht es den zur Verfassung und Begutachtung dieser Dokumente Berufenen zur strengen Pflicht, ihre Untergebenen genau kennen zu lernen und deren Eigenschaften, unabhängig von jeder Beeinflussung, ohne Vorurtheil, nach bester Ueberzeugung gewissenhaft zu schildern.

Die Vorgesetzten haften mit Ehre und Stellung für jedes Unrecht, wozu sie Oberflächlichkeit, Gunst, Mißgunst und andere Nebenrücksichten bei Verfassung oder Begutachtung der Qualifikationsnachweisungen verleiten sollten.

Wahrheit und offene Sprache muß den Inhalt der Qualifikationsnachweise kennzeichnen; sie sollen gründlich und vollständig, mit Vermeidung allgemeiner und unbestimmter, überschwänglicher und verletzender Ausdrücke in treffenden Schlagworten abgefaßt und zur richtigen Beurtheilung des Betreffenden selbst für jene Vorgesetzten ausreichen, welche den Beschriebenen nicht persönlich kennen. Dieser Nachtrag tritt mit 1. August 1896 in Kraft".

Die Oesterreichische Beamten-Zeitung bemerkt zu diesem Erlasse:

„Es sind wahrlich erhebende und mannhafte Worte, welche der Herr Eisenbahnminister in diesem Erlasse ausgesprochen hat, für welche ihm Tausende den innigsten Dank zollen werden. Nicht Gunst, nicht Mißgunst, sondern Wahrheit und offene Sprache! Und die Vorgesetzten haften mit Ehre und Stellung für jedes Unrecht! Der Herr Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg meint es wirklich sehr gut mit seinen Beamten."

Im Allgemeinen kann man wohl sagen, daß mit diesem Erlaß der Rekord der Gunstbezeugung für das Personal auf eine bisher noch nirgends erreichte Höhe gestellt ist. Er basirt vor Allem auf dem Gerechtigkeitsgefühl und wird dadurch auch nicht so leicht überholt werden können, obgleich ja feststeht, daß unsere deutschen Staats-Eisenbahn-Verwaltungen z. B. nicht minder be-

Digitized by Google

strebt sind, ein nur wohlwollend und gewissenhaft beurtheiltes Personal aufzuweisen. Leider läßt sich aber gerade in Bezug auf den größten Eisenbahn-Verwaltungsbereich, die preußischen Staats-Eisenbahnen, eine Einrichtung als im Ganzen wenig zuträglich hinstellen, d. i. die der Austheilung von Gratifikationen. Wenn diese Einrichtung als für die Ausübung der Disziplin unentbehrlich bezeichnet wird, so läßt sich hiergegen einwenden, daß man doch erst einmal versuchen sollte, wie in anderen Bundesstaaten, ohne sie auszukommen. Wir glauben nicht, daß das Gratifikationswesen je wieder herbeigewünscht werden würde, wenn man dafür sorgt, daß ein Ersatz durch einen entsprechenden Zuschlag zum Gehalte geschaffen wird. Bei der bevorstehenden Neuregelung der Gehaltsverhältnisse wird hoffentlich hierauf Rücksicht genommen werden können.

Der Spar- und Vorschuß-Verein der badischen Eisenbahnbeamten.

Nach § 1 der Satzungen des Vereins badischer Eisenbahnbeamten hat sich derselbe auch die Gründung einer Spar- und Vorschußkasse zur Aufgabe gestellt. Die Lösung der Frage, wie man dieser Aufgabe in allgemein befriedigender Weise gerecht werden könnte, ist in den letzten Jahren wiederholt Gegenstand der Verhandlungen in den Hauptversammlungen des Vereins gewesen. Nach eingehenden Erörterungen und nachdem eine besondere Kommission sich von verschiedenen ähnlichen Einrichtungen Kenntniß verschafft hatte, gelangte der größere Theil der zur Berathung berufenen Vereinsmitglieder zu der Ueberzeugung, daß auf diesem Gebiete das Ersprießlichste dann geboten und geleistet werden könnte, wenn die Kasse sich von vornherein der thatkräftigen Unterstützung der den Mitgliedern vorgesetzten Behörden erfreuen dürfte; es wurde dann auch und insbesondere, um den im Vereine nicht vertretenen mittleren und den Unter-Beamten den Beitritt zu der Kasse zu ermöglichen, beschlossen, die General-Direktion der Großh. Staatseisenbahnen selbst um die Errichtung einer Spar- und Vorschußkasse für sämmtliche badische Eisenbahnbeamten zu bitten. Mit der Ausführung dieses Beschlusses wurde der Hauptvorstand betraut, der sich seines Auftrages vor etwa Jahresfrist entledigte. Die Großh. Generaldirektion hat sich auch der Sache sofort und in überaus dankenswerther Weise angenommen, so daß mit dem 1. Juli d. J. nun „der Spar- und Vorschußverein der badischen Eisenbahnbeamten" seine Thätigkeit beginnen konnte und zwar, wie wir fest überzeugt sind, zum allgemeinen Nutzen und Segen seiner Mitglieder.

Die weiter unten im Auszuge folgenden Satzungen, wie die Rechnungsvorschriften für den Verein wurden von der Großh. Generaldirektion erlassen und als bester Beweis, welch allgemein empfundenem Bedürfniß durch die Schaffung des Vereins entsprochen wurde und welchen Anklang die für denselben getroffenen Bestimmungen gefunden haben, mag wohl die Thatsache dienen, daß dem Verein am 1. Juli bereits 178 Beamte mit über 8000 Mk. monatlicher Gesammtspareinlage beigetreten waren.

Der Verein hat seinen Sitz in Karlsruhe und bezweckt

1. Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Antheil am Gewinn zu erhöhen;
2. den Mitgliedern in Fällen der Bedrängniß durch Gewährung verzinsbarer Vorschüsse beizustehen.

Der Verein kann unter seinem Namen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, vor Gericht klagen und verklagt werden.

Für alle Verbindlichkeiten haftet der Verein mit seinem Gesammtvermögen, über den jeweiligen Betrag ihres Guthabens hinaus können die Mitglieder des Vereins jedoch nicht in Anspruch genommen werden.

Beitrittsberechtigt sind: etatmäßig angestellte Beamte der Großh. badischen Staatseisenbahn und Dampfschifffahrtsverwaltung und die im Beamtenverhältniß stehenden oder vertragsmäßig auf einer Beamtenstelle bei dieser Verwaltung angestellten Personen.

Die Mitgliedschaft hört auf durch den Tod, durch Ausscheiden aus dem Dienste bei der Verwaltung, durch freiwilligen Austritt oder durch Ausschließung aus dem Verein.

In den Ruhestand tretende Beamte können Mitglieder des Vereins bleiben.

Jedes Mitglied erhält ein Sparbuch und eine vom Vereinsvorstand ausgefertigte Mitgliedskarte.

Die Mitglieder sind bis zur Erreichung eines Sparguthabens von 150 Mk. zu Einlagen in die Vereinskasse verpflichtet. Die Einlagen über diesen Betrag hinaus fortzusetzen ist dem Belieben der Mitglieder überlassen. Erreicht das Sparguthaben eines Mitgliedes den Betrag von 1000 Mk., so werden, abgesehen von auflaufenden Zinsen und Gewinnantheilen, weitere Einlagen nicht mehr angenommen.

Die Einlagen sind ordentliche oder außerordentliche.

An ordentlichen Einlagen hat jedes Mitglied mindestens 50 Pfg. monatlich an die Kasse abzuführen und erfolgt die Zahlung durch regelmäßige Abzüge am Diensteinkommen zu den geordneten Zahlungszeiten. Auf Verlangen kann aber auch unmittelbare Einzahlung bei der Vereinskasse gestattet werden.

Außerordentliche Einlagen in der Höhe von 5 bis 100 Mk. können von den Mitgliedern in durch volle Mark darstellbaren Beträgen geleistet werden.

Die Spareinlagen werden vom Beginn des auf die Einzahlung zweitfolgenden Monats mit jährlich 3 vom Hundert verzinst. Die Zinsen werden am Jahresschluß für jedes Mitglied berechnet, dem Guthaben desselben gutgeschrieben und weiterhin ebenso wie die Einlagen verzinst. Mitglieder, deren Guthaben den Betrag von 150 Mk. erreicht hat, sind berechtigt, sich die Zinsen alljährlich auszahlen zu lassen.

Jedes Mitglied kann sein Guthaben, soweit es den Betrag von 150 Mk. übersteigt und nicht für Vorschüsse haftet, zurückerheben. Bei Endigung der Mitgliedschaft wird das Guthaben, soweit dasselbe nicht für Verbindlichkeiten des Ausscheidenden gegen den Verein in Anspruch zu nehmen ist, spätestens innerhalb 4 Wochen, zurückbezahlt. Nach Ablauf der 4 Wochen hört die Verzinsung auf. Im Todesfalle des Mitgliedes erfolgt die Rückzahlung an die sich als solche ausweisenden Erben.

Guthaben der aus dem Verein ausgeschiedenen Mitglieder, welche, von ihrem Ausscheiden an gerechnet, während 10 Jahren weder Einlagen noch Zinsen und Gewinnantheile abgeholt haben, können zu Gunsten des Reservefonds eingezogen werden.

Vorschüsse können bis zu Eintausend Mark gewährt werden an Mitglieder, deren Verhältnisse die erforderliche Sicherheit bieten.

Sie werden auf die Dauer von 2 Jahren bewilligt. Innerhalb dieser Zeit geschieht die Rückzahlung durch regelmäßige Abzüge am Diensteinkommen oder durch Einzahlungen bei der Vereinskasse. Erlischt die Mitgliedschaft, so hat die Rückzahlung innerhalb 14 Tagen zu erfolgen.

Ausnahmsweise können Vorschüsse auch bis zu 3 Jahren bewilligt werden. Die Vorschüsse sind mit jährlich fünf vom Hundert zu verzinsen.

Sofern die Verhältnisse des Nachsuchenden ausreichende Gewähr für pünktliche Rückzahlung bieten, können Vorschüsse, die das Guthaben des Nachsuchenden um höchstens 150 Mark überschreiten, ohne weitere Sicherheit gewährt werden. Für größere Vorschüsse wird Sicherheit durch Pfand oder Bürgschaft verlangt.

Von den aus Vorschüssen aufkommenden Zinsen wird ein Fünftel jährlich zur Ansammlung eines Reservefonds verwendet. Von den anderen vier Fünfteln und den Zinsen des Vereinsvermögens werden die Verwaltungskosten und die Zinsen der Spareinlagen bestritten; der Rest bildet den Geschäftsgewinn des Vereins, der unter die Mitglieder nach dem Verhältniß des ihnen am Schlusse des Jahres zustehenden Guthabens vertheilt wird. Die Gewinnantheile werden dem Guthaben zugeschrieben und weiterhin wie die Einlagen verzinst. Mitglieder, deren Guthaben den Betrag von 150 Mk. erreicht, sind berechtigt, sich ihren Gewinnantheil auszahlen zu lassen.

Der Reservefonds ist zur Deckung etwaiger Verluste bestimmt. Erreicht er den achten Theil des Gesammtguthabens der Vereinsmitglieder, so kann die weitere Verstärkung aus Zinsen der Vorschüsse ganz oder theilweise ausgesetzt werden.

Soweit das Vereinsvermögen nicht zu Vorschüssen an die Mitglieder Verwendung findet, ist dasselbe mit der für die Anlage von Mündelgeldern vorgeschriebenen Sicherheit zinsbar anzulegen.

Die Verwaltung des Vereins und die Führung der Geschäfte geschieht unter Aufsicht der Großh. Generaldirektion durch den Vereinsvorstand und die Generalversammlung.

Der Vereinsvorstand besteht aus einem Oberbeamten der Großh. Generaldirektion als Vorsitzenden, einem Beamten der Eisenbahnhauptkasse als Kassirer, einem Schriftführer, einem Buchhalter und drei Beisitzern. Der Vorsitzende, der Kassirer sowie deren Stellvertreter werden von der Großh. Generaldirektion ernannt. Der Schriftführer, der Buchhalter und die Beisitzer sowie drei Stellvertreter, die im Falle der Verhinderung der Beisitzer an deren Stelle zu treten haben, werden aus den Mitgliedern des Vereins in der Generalversammlung auf 3 Jahre gewählt. Die gewählten Vorstandsmitglieder müssen ihren Wohnsitz in Karlsruhe haben.

Die Verwaltung der Kassenangelegenheiten und die eigentliche Kassen- und Rechnungsführung wird unter Mitbenützung der bei

Digitized by Google

der Eisenbahnhauptkasse für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Einrichtungen vollzogen. Der Kassier des Vereins ist insbesonders für die sichere Aufbewahrung des Vereinsvermögens verantwortlich.

Die ordentliche Generalversammlung der Mitglieder hat alle drei Jahre im Monat April zu erfolgen.

Außerordentliche Generalversammlungen sind zu berufen, wenn solches von der Großh. Generaldirektion verlangt, oder in einer Vorstandssitzung beschlossen oder von mindestens 50 Vereinsmitgliedern gewünscht wird.

Bei der etwaigen Auflösung des Vereins hat das vorhandene Vereinsvermögen einschließlich des Reservefonds zur Berichtigung der Guthaben der Mitglieder und sonstiger Vereinsschulden zu dienen. Der Rest wird der Großh. Generaldirektion mit der Maßgabe überwiesen, denselben zur Unterstützung bedrängter Beamten der Großh. Badischen Staatseisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung zu verwenden oder einem diesem Zweck dienenden Verein auszufolgen.

Am 16. Juli l. J. hat eine außerordentliche Generalversammlung der Mitglieder des Vereins stattgefunden. In derselben ließ die Großh. Generaldirektion durch den Vorsitzenden des Vereins-Vorstandes erklären, daß die von einigen Mitgliedern zum Ausspruch gekommene Befürchtung, der Umstand, daß Betriebsbeamte sich bei dem Verein größere Sparguthaben erwerben könnten, möchte vielleicht die Behörde veranlassen, bei Ersatzzuweisungen aus Beschädigungsfällen den schuldigen Beamten in strengerem, höherem Maße als seither in Anspruch zu nehmen, grundlos sei, da die Großh. Generaldirektion sich bei der Entscheidung über die Höhe des in solchen Fällen den Schuldigen aufzuerlegenden Ersatzbetrages auch ferner von den bisher maßgebend gewesenen Grundsätzen leiten lassen werde. Es kämen demnach bei der Entscheidung in Betracht: der Grad des Verschuldens, das Gesammtverhalten und das Diensteinkommen der betr. Beamten bezw. Bediensteten.

Vergegenwärtigen wir uns nun nochmals das in Sachen des Spar- und Vorschußvereins bis jetzt von den vorgesetzten Behörden den untergeordneten Beamten erwiesene Wohlwollen, sowie die großen Vortheile, die dieser Verein nicht nur durch die Anregung zur Bethätigung allgemeinen Sparsinnes, sondern auch durch die Gewährung rascher Hilfe für bedrängte Mitglieder bietet, so können wir nur dringend wünschen, daß das bis jetzt dem Vereine entgegengebrachte Vertrauen immer mehr und mehr erstarke und daß die Zeit nicht fern sein möge, in welcher alle zum Beitritt Berechtigten sich in ihm zusammengefunden haben werden.

Die Behörden mögen aber überzeugt davon sein, daß ihr Entgegenkommen fruchtbaren Boden gefunden hat und daß ihnen allseitiger aufrichtiger Dank entgegengebracht wird. St.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Ueber Desinfektion und staubfreie Luft in den Personenwagen ist in vorliegenden Blättern schon wiederholt geschrieben. Einen beherzigenswerthen Beitrag hierzu liefert ein „Reiseonkel" in der „Post reis. Kaufleute", indem er schreibt: In den meisten gewerblichen Anlagen, die unter der Belästigung durch Staub und Rauch leiden, sind in dem letzten Jahrzehnt Einrichtungen getroffen worden, welche in wirksamer Weise Abhilfe schaffen und sich als eine Wohlthat für die in solchen Anlagen beschäftigten Arbeiter erweisen. Aber nicht in allen Betrieben ist man an die Beseitigung des Staubes mit gleichem Ernst herangetreten, ob zwar alljährlich nicht nur Tausende, sondern viele Millionen Menschen Monate lang dieser Belästigung und Gesundheitsschädigung ausgesetzt sind. Dieser großen Unterlassungssünde machen sich die Eisenbahnverwaltungen dem reisenden Publikum und den Angestellten gegenüber schuldig, weil nichts geschieht, um in der heißen und trockenen Jahreszeit den Staub, die Hitze und den Rauch aus den Eisenbahnwagen fern zu halten. Während der Wintermonate zu reisen, ist heut zu Tage ein Vergnügen. Man athmet eine reine, durch die Dampfheizung angenehm erwärmte Luft, die schweren Pelzmäntel, Pelzstiefel und Pelzmützen von ehedem gehören der Vergangenheit an; kurz, es ist den Eisenbahnverwaltungen vorzüglich gelungen, die Reisenden vor den Unannehmlichkeiten des Winters zu schützen. Welche Qualen läßt man dagegen den Reisenden während der heißen Sommermonate erdulden? Das reisende Publikum legt den Belästigungen gegenüber eine Gleichgiltigkeit an den Tag, die an den Fatalismus der Orientalen grenzt! Man sieht es als unvermeidlich an, daß man bei einer Sommerreise auf den meisten Schnellzugstrecken (Berlin—Königsberg, Berlin—Hamburg, Berlin—Köln, Köln—Hamburg, Köln—Amsterdam, Wien—Berlin 2c.) 12 Stunden und mehr in einer heißen, mit Staub und allen möglichen Kleinwesen geschwängerten Luft zubringen muß. Man sieht es ferner als selbstverständlich an, daß sich dieser Staub auf den Sitzen und Bänken, sowie auf den Kleidern in dicken Schichten ablagert, überhaupt den inneren und äußeren Zustand des Reisenden in bedenkliche Verfassung bringt. Wohl dem, der eine solche Reise nur selten zu machen hat! Die armen Beamten erdulden diese Qualen tagtäglich; aber auch die unzähligen Reisenden, die gezwungen sind, die Eisenbahnzüge häufig zu benutzen, leiden während der heißen Jahreszeit entsetzlich. Sollten diese Belästigungen, diese Schädigungen der Gesundheit wirklich nicht zu vermeiden sein? Diese Frage ist dahin zu beantworten, daß es bei dem heutigen Stande der Technik nicht schwer sein dürfte, dem Reisenden im Sommer das Allernöthigste, d. i. eine reine, staubfreie Luft zum Athmen zu gewähren! Geht man mit dem erforderlichen Ernst an die Lösung dieser Frage und schreckt vor einigen Kosten nicht zurück, so steht zu erwarten, daß wir in nicht ferner Zeit im Sommer ebenso angenehm als im Winter reisen und die Staubmäntel zu Hause lassen können. Man mache den Anfang mit den Luxuszügen (D-Zügen), weil den Reisenden dieser Züge ein erhöhtes Anrecht auf Bequemlichkeit zugestanden wird. Ist bei diesen Zügen die Lösung der Lüftungsfrage gelungen, dann werden in rascher Folge auch die übrigen Züge die gleichen Einrichtungen erhalten.

Preußen. Zur Verhütung des Wagenmangels werden, wie aus zuverlässiger Quelle verlautet, wieder bedeutende Neuanschaffungen für den Wagenpark gemacht. Die Kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin ist beauftragt, 3666 Güterwagen neu zu beschaffen; davon erhält die Direktion Breslau 786, Köln 450, Essen 865, Hannover 460 Stück. Die Beschaffung wird im Wege der öffentlichen Ausschreibung erfolgen. Unter diesen Wagen befinden sich 60 bedeckte Güterwagen mit Luftdruckbremse und Heizleitung, 250 bedeckte Güterwagen mit und 750 desgleichen ohne Bremse, 200 Kohlenwagen mit und 600 ohne Bremse, 200 Kokswagen mit und 600 ohne Bremse, 200 offene Güterwagen mit und 600 ohne Bremse, 40 Kalkdeckelwagen mit und 80 ohne Bremse, 60 vierachsige Plattformwagen und 26 Langholzwagen. Mit dieser Ausschreibung melden zugleich die schlesischen Wagenfabriken, daß sie bis weit in das neue Jahr hinein mit Arbeiten besetzt seien.

Bayern. Etwas von der Eisenbahn. Ein Dresdner Blatt kommt in einem Artikel auf den großen Verkehr in Bayern während des Sommers zu sprechen, der in diesem Jahre durch die Nürnberger Ausstellung und die Bayreuther Festspiele eine riesige Ausdehnung angenommen hat. Diese Zunahme des Verkehrs, so meint das genannte Blatt mit vollem Rechte, sollte die bayerische Eisenbahnverwaltung veranlassen, außerordentliche Maßregeln zu seiner Bewältigung zu ergreifen: man könnte recht gut auf der Linie München-Nürnberg-Hof bezw. Probstzella doppelte Schnellzüge verkehren lassen und vor dem fahrplanmäßigen Zuge einen Vorläufer abfertigen. Statt dessen beschränkt man sich darauf, einen oder zwei Wagen mehr anzuhängen und pfropft nun in die Wagen hinein, was hinein geht. Einen direkten Wagen München-Dresden zu erlangen, ist ein Glücksfall, man muß sehr oft unterwegs dazu umsteigen. In Folge der Vergrößerung der Schnellzüge fahren diese natürlich langsamer, und so vergrößern sich die Zugsverspätungen. Die bayerische Eisenbahnverwaltung hat auf der Nürnberger Landesausstellung manches Interessante aus ihrem Wirkungskreis ausgestellt: man gewahrt einen prächtigen Eisenbahnpostwagen, ein Modell der Werkstätten, eine Drehscheibe u. s. w. Es würde zur Vollständigkeit dienen, wenn die bayerische Verwaltung ein Tableau der Zugsverspätung, eine Uebersicht der verfehlten Anschlüsse und ähnliche Annehmlichkeiten des Reisens ausgestellt hätte."

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Auf dem Rangirbahnhofe. An einem erhabenen Standpunkt, der einen ziemlich weiten Ueberblick auf einen großen Rangirbahnhof gestattet, vorübergehend, hörte ich, wie zwei Herren in den mittleren Jahren über den großen Eisenbahnverkehr sprachen. Im ersten Augenblick vermuthete ich Fachmänner, und es machte mir Vergnügen, ihr Gespräch weiter zu belauschen; denn es war Abend und ziemlich dunkel. Einer der Herren sagte: „Wie ist es wohl für die leitenden Beamten möglich, sich in diesem Wirrwarr bei so vielen Signalen und Weichenlichtern, die doch alle ihre Bedeutung haben, zurecht zu finden? Da arbeiten mehrere Lokomotiven hin und her, da fahren Züge ein und aus, das ist ein Rufen und Pfeifen und ein Gerassel, daß einem Hören und Sehen vergehen möchte, und dazwischen wimmelt es von Personal: da ist es wohl kein Wunder, wenn man von Todesfällen und Verletzungen der Eisenbahnbediensteten schreibt, verhältnißmäßig ist es sogar zu bewundern, daß da nicht noch mehr Unfälle vorkommen," worauf der andere Herr kurz seine Zustimmung gab und sagte, daß die

Digitized by Google

betreffenden Beamten wohl recht sehr die Augen und Ohren offen und ihre Gedanken beisammen haben müssen.

Dieses Zwiegespräch erinnerte mich daran, daß ich mich die nächste Nacht auch wieder in demselben Wirrwarr befinden würde, und wie oft ich in der mehr als 20jährigen Dienstzeit in Lebensgefahr gewesen bin, die, Gott sei Dank, in den meisten Fällen mit einer nur kleinen Verletzung vorüber gegangen ist. Es giebt mir gleichzeitig Veranlassung, die Thätigkeit eines Rangirmeisters ein wenig zu schildern; er ist einer von den Betriebsbeamten, die bei Ausübung ihres Berufs mit ihren Rangirern, für die sie mit verantwortlich gemacht werden, stets in Lebensgefahr schweben, die sich fortwährend in Aufregung befinden und mit Anspannung ihrer Sinne arbeiten müssen, weil sie neben ihren Ausführungen ihre Rangirer zu instruiren, auf die Gefahren aufmerksam zu machen und ihre Bewegungen zu beobachten haben. Wie manch' nervenerregender Schreck trifft den Rangirmeister, wenn er eine ungeschickte, gefahrbringende Bewegung des Rangirers wahrnimmt, — und wenn er nun glaubt, so ziemlich mit der Ausbildung desselben fertig zu sein, dann werden die Leute zum Fahr- oder Weichendienst herangezogen, und die Ausbildung beginnt von Neuem. Es läßt sich auch daran nichts ändern, denn den Rangirdienst einigermaßen kennen zu lernen, ist ja für jeden Betriebsbeamten erforderlich. Das Signalgeben mit der Hand und der Mundpfeife muß der Rangirmeister anscheinend mechanisch ausüben; beim Laufen, Auf- und Abspringen, lauten Rufen, Beobachten der Weichen und Wagen, Nachdenken über die Formation des Zuges kommt es vor, daß er seine eigene Gefahr theilweise außer Acht läßt, und es steht leider nicht vereinzelt da, daß schon so Mancher dabei sein Leben eingebüßt hat.

Aber, abgesehen von der Unfallsgefahr, muß auch der Körper Vieles aushalten; das macht sich in den meisten Fällen bemerkbar, wenn der Rangirmeister nach beendetem Dienste seine Wohnung aufsucht; wer nicht über eine ganz gute Lunge und gesunde Beine verfügt, der pfeift und läuft nicht lange mit. Der Rangirmeister muß sein wie ein guter Schachspieler, nur mit dem Unterschiede, daß der Schachspieler mit seinen Figuren nicht der Lebensgefahr ausgesetzt ist; durch einen nicht gut überlegten Zug gehen dem Schachspieler leicht Figuren, ja die ganze Partie verloren; ebenso kann der Rangirmeister durch einen nicht gut überlegten Verschub Material und Menschen gefährden und Betriebsstörungen herbeiführen. Er ist als ein wesentlicher Faktor im Betriebsdienste zu betrachten; von seiner Entschlossenheit, guten Auffassung und kunstgerechten Ausführung der Arbeiten hängt auf verkehrsreichen Bahnhöfen der pünktliche Verkehr ab. Allerdings soll zugegeben werden, daß auch die Tüchtigkeit der ihm zur Ausführung der Arbeiten zugetheilten Beamten und Arbeiter mit dazu beiträgt. Es liegt mir fern, den Stand des Rangirmeisters hier so zu sagen herauszustreichen, aber es wird ihm — auf preußischem Eisenbahngebiet wenigstens*) — für seine Leistungen nicht immer die gebührende Anerkennung gezollt und ihm auch wenig Beachtung geschenkt, vermuthlich aus dem Grunde, weil er zu seinem Posten nur eine geringe Schulbildung braucht. Sein Amt ist dafür auch körperlich bedeutend anstrengender als manches andere; ein Beweis hierfür ist schon, daß sich sehr wenig Militäranwärter dazu melden, und die es sich nicht so schlimm vorstellen, und mit Lust und Liebe ins Feuer gehen, ziehen sich, wenn es geht, sehr bald davon zurück. Es gehört eine jahrelange praktische Erfahrung dazu, um die Vortheile und Gefahren während Ausübung des Dienstes beobachten zu können, wobei man mit den Witterungsverhältnissen, den Bahnhofsanlagen und der Konstruktion der Wagen ganz besonders zu rechnen hat. An sich selbst kann man in den meisten Fällen auch bei schlechtestem Wetter nicht denken, denn der Zug muß fertig gestellt werden, der darf keine Verspätung erleiden und wenn ein Wetter ist, in das kein Bauer seinen Hund herausjagt. Der Rangirmeister ist der Witterung von allen Betriebsbeamten am allermeisten ausgesetzt, braucht auch deshalb die meiste Uniform und Fußbekleidung, und doch muß er sich bei seinem mäßigen Gehalte Alles für sein Geld selbst beschaffen, womit er sich gegen Kälte, Schnee und Nässe schützen kann; trotzdem thut ein Jeder opferwillig seine Pflicht, ja es sucht sogar Einer den Anderen in seinen Leistungen zu übertreffen, um seine Rubrik voll und ganz (ohne Fragezeichen) auszufüllen.

Auf verkehrsreichen Stationen, wo beim Rangiren fast gar keine Unterbrechung eintritt, wirkt der Rangirdienst geradezu aufreibend; daher kommt es auch, daß gerade bei den Rangirmeistern ein Ausscheiden aus dem Amte, gebrochen an Körper und Geist, früher erfolgt als bei den übrigen Beamtenkategorien und daß sie meistens keine zum Leben ausreichende Pension erreichen; es ist darum sehr wünschenswerth, daß diesen Beamten auch dementsprechender Lebensunterhalt und genügende Erholung gewährt werden möchte.

*) In Sachsen sind die Rangir-(Schirr-)meister wesentlich besser gestellt; ebenso in Süddeutschland die denselben Dienst versehenden Stationsmeister.

Prüfungswesen.

Württemberg. Niedere Eisenbahndienstprüfung 1896. (Schluß.)

C. Geographie und Eisenbahngeschichte*).

Frage 1. Das Eisenbahnnetz von Elsaß-Lothringen mit seinen Anschlüssen an die Bahnen des rechtsrheinischen Deutschlands ist graphisch darzustellen.

Frage 2. Die wesentlichen Bestimmungen des Württembergischen Gesetzes vom 18. April 1843, betreffend den Bau von Eisenbahnen, sind anzuführen und es ist anzugeben, welche Privateisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes konzessionirt wurden und was bezüglich der Aufsicht über die Privatbahnen bezw. die Einhaltung der Konzessionsbedingungen bestimmt ist.

D. Staats- und Verwaltungsrecht.

Frage 1. Der Bundesrath.

Frage 2. Der Ortsvorsteher und die anderen Gemeindebeamten in Württemberg.

E. Eisenbahn-Gesetzgebung.

(§ 4 der Kgl. P. V. Fach Ziff. 2).

Frage 1. Was bestimmt die Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen und was ist Zweck und Aufgabe des Reichseisenbahnamts?

Frage 2. Wie ist in Württemberg das Verhältniß des Telegraphendienstes zum Eisenbahndienst geregelt?

F. § 4. Ziffer 3 der Prüfungsverordnung.

1. Beschreibung derjenigen 3 Oberbausysteme mit eisernen Querschwellen, welche auf den Württembergischen Staatseisenbahnen in größerer Ausdehnung ausgeführt worden sind? Zugleich sind die Verbesserungen, welche der neue Oberbau mit E. Profilschienen erfahren hat, sowie die Vortheile, welche durch die Einführung dieses Oberbaues erzielt worden sind, aufzuzählen.

2. Wie lauten die Vorschriften der Betriebsordnung:
   a) über die Beschaffenheit der Bremsen für die mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde fahrenden Personenzüge?
   b) über die Berechnung der Zahl der bei einem Zuge zu bremsenden Wagenachsen?
   c) über die Stärke der Züge!? und
   d) über die bei den Zügen zur Verständigung des Zugpersonals unter sich nothwendigen Einrichtungen.

3. Welches sind die Signale am Zuge und wie sind diese Signale zu geben?

4. Welche Bestimmungen sind nach den Fahrdienstvorschriften:
   a) beim telegraphischen, schriftlichen und telephonischen Verkehr und
   b) beim Ueberfahren der Bahnhofgrenzen, beim Rangirdienst zu beachten?

Zeit für die Beantwortung der Fragen $3^3/_4$ Stunden.

G. Telegraphenordnung und technische Telegrapheneinrichtungen.

1. Die gewöhnlichen Umschalter im Telegraphenbetrieb und der Fußumschalter sind unter Angabe ihres Zweckes zu beschreiben.

2. Das von der Bestimmungs- und Aufgabeanstalt einzuhaltende Verfahren bei unbestellbaren Telegrammen ist in Kürze darzustellen.

H. Kgl. Prüfungsverordnung. § 4. Fach Ziffer 4.

1. Was bestimmt die Verkehrsordnung über Anfang und Ende der Lieferfrist für Gepäck, Expreßgut, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, für Eil- und Frachtgut? Die Unterschiede gegen die Bestimmungen des internationalen Frachtübereinkommens, ebenso die Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches sind anzugeben.

2. Die Bestimmungen über Arbeiterwochenkarten sind darzustellen.

3. Die Grundsätze für die Frachtberechnung von Eil- und Frachtstückgütern sind anzugeben, ebenso die besonderen Vorschriften für Mineralsäuren, für frisches Fleisch und für Gegenstände von mehr als 7 Meter Länge.

4. Die Abfertigungsvorschriften wegen Prüfung des Inhalts und des Gewichts von Gütern, besonders bei unrichtigen Angaben des Versenders sind zu beschreiben.

*) Jede Frage ist auf besonderem Bogen zu beantworten.

Digitized by Google

Ausland.

Nord-Amerika. Aus dem Jahresberichte der zwischenstaatlichen Handelskommission über das am 30. Juni 1896 beendigte Fiskaljahr ergiebt sich, daß sich die Gesammtlänge der in den Vereinigten Staaten vorhandenen Eisenbahnen am Schlusse des Berichtsjahres auf 180657 Meilen bezifferte. Seit dem 1. Juli 1895 sind 1948 Meilen Bahnen neugebaut worden. Aufgegeben wurden während des Jahres 14 Bahnen, 9 wurden mit anderen Systemen verschmolzen, 32 reorganisirt und 28 konsolidirt. In dem Berichte wird erwähnt, daß der Personenverkehrsdienst weniger prompt war, wie in früheren Jahren, wohingegen der Fahrtransportdienst wesentlich verbessert wurde. Die Anzahl der Eisenbahn-Angestellten erfuhr eine Vermehrung um 5426 Köpfe. Das in Aktien und Bonds angelegte Kapital hat während des Jahres um 185728312 Dollar zugenommen. Die Brutto-Einnahmen betrugen 1075371462 Dollar, eine Zunahme von 2009675 Dollar. Hiervon entfielen 252246180 Dollar auf den Personenverkehr, 33103378 Dollar weniger wie im vorhergehenden Jahre, wohingegen die Einnahmen aus dem Frachtverkehr einschl. sonstiger Einkünfte um 35112043 Dollar zugenommen haben.

(Schw. Eisenb.)

Vermischtes.

Truppentransporte. Das bayrische Kriegsministerium hat, der „A.-Ztg." zufolge, bezüglich der diesjährigen Truppentransporte zu den Herbstmanövern bestimmt, daß zu den mittels der Bahn erfolgenden Transporten, wenn irgend thunlich, nur Personenwagen dritter Klasse, außerdem eingerichtete, mit Sitzbänken versehene Güterwagen, jedoch nur solche, in denen für 40 Mann in feldmäßiger Ausrüstung Raum zum Sitzen ist, verwendet werden sollen. Auf eine rationell-, dem Fassungsvermögen entsprechende Ausnützung der Pferde- und Gepäckwagen soll Bedacht genommen werden, und die Truppenführer sind in geeigneter Form auf die Nothwendigkeit dieser Maßregel aufmerksam zu machen. Auch ist auf vorschriftsmäßige Einrichtung und Lüftung der zum Truppentransport dienenden Wagen besonderes Augenmerk zu richten. Zur Beförderung vollständiger Regimenter sollen ausschließlich Personenwagen mit einem Fassungsvermögen von 40 Mann verwendet werden, damit die Militärzüge nicht stärker als 50 bis 55 Wagen werden. Für jedes Geschütz oder Fahrzeug ist ein eigener niederbordiger Wagen mit abnehmbaren oder niederklappenden Seitenwänden zu verwenden. Die Rampen und sonstigen Verlade-Einrichtungen sind in guten Stand zu setzen und auch fahrbare Rampen aufzustellen. An Stationen mit größerem Aufenthalte ist Trinkwasser für die Mannschaften und Tränkewasser für die Pferde, sowie eine entsprechende Anzahl von Trink- und Tränkegefäßen bereit zu halten. Restaurationen an Stationen mit langem Aufenthalte werden behufs eventueller Bereithaltung und rascher Abgabe von Bier, Brod und Würsten rechtzeitig verständigt; für gewöhnlich werden jedoch die Truppen vor oder nach der Einschiffung durch Abkochen oder im Quartier verpflegt.

Ein braver Mann. Durch die Aufmerksamkeit eines Bahnwärters ist auf der Bahnstrecke Basel-Olten ein großes Unglück verhütet worden. Ein Unwetter hatte die Strecke mit Steinen, Geröll und Schutt mehrfach überschwemmt. Zur Zeit des Unwetters sausten gerade die Abendzüge von Olten und Basel daher. Der Bahnwärter Ehrsam bemerkte die große Gefahr, er eilte den Zügen entgegen und gab Signale. Auf diese Weise konnte der Baseler Lokalzug zum Stehen gebracht werden, während der Schnellzug der Gotthardbahn in rasendem Tempo dem Unglücke zueilte. Der pflichttreue Bahnwärter sprang mit Todesverachtung auf die Bahnlinie, watete bis fast an die Hüfte im Wasser, dem Zuge entgegen und vermochte im letzten Augenblick noch, den Zug zum Halten zu veranlassen, er selbst aber konnte sich nicht mehr retten, er sank vor Ermattung nieder und ertrank.

Der Schnellzug stak so tief im Wasser, daß man die Räder nicht mehr sah. Die Züge wurden rückwärts geleitet und fuhren nach Basel und nach Sissach zurück. Erst nach mehrstündiger Arbeit einer zahlreichen Hilfsmannschaft der nächsten Umgebung konnte die Bahn wieder frei gemacht werden. Der Schaden, den das Wetter angerichtet hat, ist beträchtlich, weite Strecken fruchtbaren Landes sind verschlammt und durchwühlt, die Dörfer zur Unkenntlichkeit verwüstet. Durch den Heldenmuth des Bahnwärters sind die Zugsinsassen einer Katastrophe entgangen, von der sie keine Ahnung hatten.

Unfall. Am 17. dss. ereignete sich ein ernster Unfall auf der Strecke zwischen Lauter und Aue im sächsischen Erzgebirge durch Entgleisung des um 4 Uhr 16 Minuten von Lauter abgelassenen gemischten Zuges. Die Lokomotive war halb umgestürzt und der Tender mit drei Braunkohlenwagen ineinandergeschoben. Ein diesen folgender leerer Wagen 4. Klasse war gleichfalls entgleist, während glücklicherweise die übrigen besetzten Personenwagen auf dem Gleise blieben. In den Trümmern verschüttet und getödtet lag der Wagenwärter Lötzsch von Station Annaberg. Der Unglückliche hinterläßt eine Frau und sechs Kinder. Nach angestrengten Räumungsarbeiten war das Gleis am andern Vormittag wieder frei. — Lokomotivführer Hecker, der erst vor Kurzem sein 25jähriges Jubiläum feierte, und der Heizer wurden von der Maschine geschleudert, ohne glücklicherweise Schaden zu nehmen. —

Ah so!! A. — Reisender — (zu einem gemüthlich am Bahndamm ausgestreckten Manne): „Nun, lieber Freund, habt Ihr Euer Tagwerk schon vollbracht?"

B.: „Nee, Herr."

A.: „So habt Ihr wohl nichts zu thun?"

B.: „Nee, Herr."

A.: „Ja, lieber Freund, wovon bestreitet Ihr denn Euren Unterhalt, wenn Ihr nicht am Tage arbeitet?"

B.: „Ja, mei gutstes Herrichen, nehmen Sie mir'sch gefälligst nich ungietig; ich bin Sie nämlich der Nachtwächter hier auf der Schtazion, und da erloben Sie wohl, daß ich am Dage meine Glieder ä bischen strecken derf?! — (Tableau!) —l.—

Briefkasten.

St., Berlin. Voraussichtlich in nächster Nummer. Dank und Gruß! — **Tübingen.** In nächster Nummer. Freundl. Gruß! — **R. B.** in **E.** Betrag erhalten. So kleine Beträge empfangen wir lieber in Briefmarken. Die Posteinzahlung ist im Verhältniß zu kostspielig. Abgesehen von den 20 Pfg. Porto, die Sie selbst tragen, kommen noch 5 Pfg. Zubringegebühr, die wir der Post zahlen, hinzu. Bei Benutzung von Briefmarken als Zahlungsmittel bedarf es nur 10 Pfg. Porto; Ersparniß 15 Pfg. — **Ph.** in **O.** Die Pöhlmann'sche Gedächtnißlehre baut sich auf einem natürlichen System auf und kann mit bestem Gewissen empfohlen werden; wir verweisen daher auf die Anzeige im Inseratentheil dieser Nummer.

Die in diesem Blatte insertirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 116 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen** unter genauer Angabe der zuständigen Direktion von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz** vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Vorkursus: October. **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.
Bauhandwerker, sowie Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.
Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Gute Weine.

Weine im Faß v. 25 Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90 Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90 Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh. das Liter. — **Flaschenweine** bis zu 10 ℳ in jeder Preislage von 12 Flaschen an. 12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu 11, 13, 16, 18 ℳ u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Expeditions-Hilfsarbeiter

auf mittl. Station, Bez. Dresden-A., wünscht mit Kollegen auf kleinerer Station oder Haltestelle desselben Bezirks zu tauschen. Werthe Offerten unter R. E. 23 an die Geschäftsstelle dieses Blattes erbeten.

Digitized by Google

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Gedächtnis

Die „Allgemeine Zeitung", München, schreibt in No. 208 vom 29. Juli:

Auf Veranlassung des Bayrischen Verkehrsbeamtenvereins wurde zwischen dem 15. und 25. Juli ein Massencurs zur Einführung in die „Pöhlmann'sche Gedächtnislehre" abgehalten. Die Zahl der Theilnehmer betrug circa

100,

worunter sich auch einige Damen befanden. Ausser den Verkehrsbeamten rekrutirten sich die Zuhörer aus allen möglichen Ständen. Selbst Amerika war durch einen Universitätsprofessor vertreten. Während Herr Pöhlmann am ersten Abend über die Vorbedingungen zu einem guten Gedächtnis sprach und zeigte, wie die Concentration die Grundlage des Gedächtnisses bilde, verbreitete er sich im zweiten Vortrage hauptsächlich über das Behalten von Zahlen und die Ausbildung des Gehörsgedächtnisses; die folgenden Vorträge brachten die praktische Anwendung der bis dahin dargelegten Grundsätze auf alle möglichen Fächer, die weitere Entwickelung dieser Prinzipien und die Frage des Sprachstudiums; der letzte Vortrag endlich war der Abfassung und Einprägung von Reden und der Ausbildung des Gedächtnisses im allgemeinen gewidmet. Der ganze Lehrplan ist so natürlich und so ausserordentlich einfach und naheliegend, dass einer der Anwesenden ihn mit dem Ei des Columbus verglich. Am Ende des letzten Vortrags erhob sich Rechtsanwalt Dr. Blaettner, um in einer kurzen Ansprache Herrn Pöhlmann im Namen sämtlicher Zuhörer den wärmsten Dank auszudrücken. Die Vorträge hätten jedem, welchem Berufe er auch angehören möge, viel Nützliches und Anregendes geboten und verschiedene gänzlich neue Gesichtspunkte eröffnet. Er selbst habe eine Rundschau unter mnemotechnischen Systemen gehalten, aber er müsse gestehen, dass keines auch nur annähernd sich mit der Pöhlmann'schen Gedächtnislehre vergleichen könne. Der Aufforderung des Redners, dem Vortragenden den Dank durch Erheben von den Sitzen auszusprechen, leistete die Versammlung gern Folge. —

Der Unterricht wird auch brieflich ertheilt.

Prospekt mit Zeugnissen nebst zahlreichen Zeitungsrezensionen gratis und franko durch **L. Pöhlmann, Finkenstrasse 2, München B. 24.**

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.

Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen. 2 Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.35	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 9/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 7 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

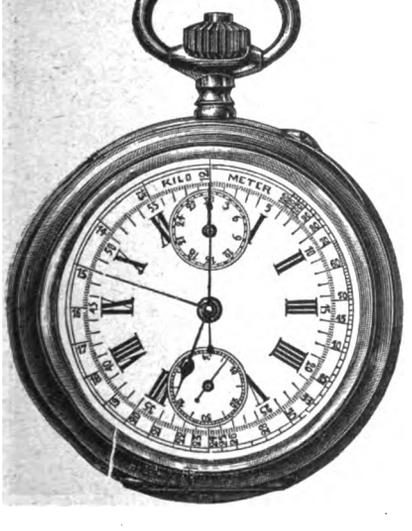
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort gratis und franco.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „**Saxonia**"
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●
Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) **gratis und franco.**

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ „ Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894. **Silberne Medaille** Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

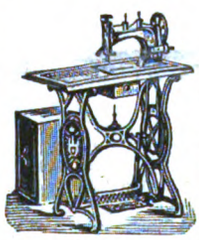
Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Sieg der deutschen Arbeit!



Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

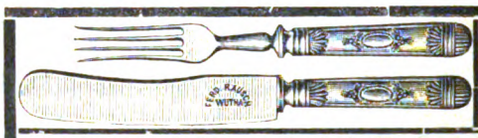
Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, **ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.**

Damenkleiderstoffe.
Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, **franco.**
sowie reichillustr. Catalog
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt
1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.
Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse.**
Gezahlte Renten 1894: 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk.
Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin,** Kaiserhofstr. 2.



Messer, Löffel, Scheeren, Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar, Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert
Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. 5 bis 50.
Ferd. Rausch-Wutha, Thür.
Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.
Katalog umsonst und postfrei.

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:** Stativ-Apparat „Gloria" } à 10 Mk.
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener,** Hohenstein 60, Sachsen.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Das in jeder Beziehung **denkbar beste**
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 20 Jahre Garantie!

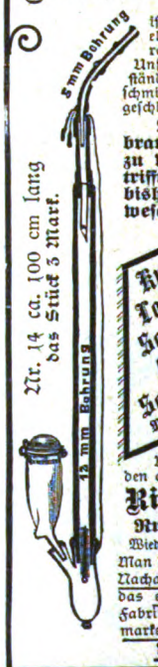
Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft
Ad. von Quilfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Pianinos
von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., Seydelstr. 20.
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Ahr-Rotweine
empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v. 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten.
F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

SANITÄTS-PFEIFE
Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00–3,00 das Stück
Sanitäts-Tabake pro Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniss mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Inhalt: Die Reichs-Eisenbahnen im ersten Vierteljahrhundert ihres Betriebes. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Die Qualifikationstabellen im österreichischen Staatseisenbahndienste. — Der Spar- und Vorschuß-Verein der badischen Eisenbahnbeamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Prüfungswesen. — Vermischtes.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage".

Zu Nr. 34. Leipzig, den 20. August 1896. XII. Jahrgang

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Vom festlichen Theil des VI. Verbandstages.

Der Festkommers in der Philharmonie zu Berlin.

Reich an erhebenden Einzelheiten, das ideale Streben des Verbandes in schönstem Lichte zeigend, bildete der Festkommers am 8. August in der Philharmonie den Glanzpunkt des 6. Verbandstages. Der außerordentlich geschickten Aufstellung des Festprogramms, um die sich der Berliner Bezirksvorsitzende Herr Scharr ein ganz besonderes Verdienst erworben hat, entsprach die in allen Theilen so wohlgelungene Ausführung.

Unvergeßlich werden den Theilnehmern die schönen Stunden der Weihe in dem sinnig geschmückten Prachtsaale der Philharmonie bleiben.

Eine herrliche Konzertmusik von der Kapelle des 1. Garde-Regiments, der Lieblings-Kapelle Sr. Majestät des Kaisers, leitete das Fest nicht nur auf das Würdigste durch den Vortrag Wagner'scher und Weber'scher Musikstücke, sowie im Besonderen durch ein packendes, hochoriginelles Fanfarenstück ein, sondern verlieh auch dem Abend durch ihre meisterhaften, gediegenen sonstigen Leistungen die anregendste Stimmung, die nur noch gesteigert werden konnte durch eine Reihe glänzender Trinksprüche, wie auch die Gegenwart einer Anzahl von Vertretern höchster Behörden besonders angenehm berührte. U. A. waren zugegen Herren Gesandtschafts-Attachés von Sachsen und Oesterreich, welche es sich nicht nehmen ließen, ihre resp. Landsleute in ihren Logen willkommen zu heißen, sowie als Vertreter Sr. Excellenz des Herrn Ministers Thielen Herr Geh. Regierungsrath Anton und des beurlaubten Herrn Eisenbahn-Präsident Kranold Herr Oberregierungsrath Kolbe; von der Eisenbahn-Brigade Herr Brigadekommandeur Freiherr von Rössing, der Direktor der Militär-Eisenbahn, Herr Hauptmann von Werner und Premierlieutenant Meyer von der Versuchsabtheilung der Eisenbahn-Brigade. —

Den Trinksprüchen voran ging ein von Herrn Stationsvorstand Bethke-Bahnhof Großgörschen schwungvoll gesprochener Prolog. Nachdem das auf keinem Verbandstag fehlende Chorlied Figlesthalers „Bahn frei!" verklungen war, folgte die gehaltvolle Festrede des Berliner Bezirksvorsitzenden Herrn Scharr. In packender Weise der Verbrüderung — erstmals auf preußischem Boden — gedenkend und alle Theilnehmer von Herzen willkommen heißend, endete er seine Rede mit einem gewaltig wiedertönenden Hoch auf Se. Majestät den Kaiser Wilhelm II., während der Vorsitzende des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, Herr von Aschoff-Hannover, sein Hoch den vorgesetzten Behörden, insbesondere Sr. Excellenz dem Herrn Minister Thielen gelten ließ.

Von den weiter folgenden, mit Konzertstücken und Chorliedern abwechselnden Trinksprüchen können wir es uns nicht versagen, einige möglichst nach ihrem Wortlaut hier wiederzugeben. — Auf die Stadt Berlin sprach Herr Vereinspräsident Schlüsselberger-Wien etwa Folgendes:

„Mit den gleichen Gefühlen aufrichtiger Freude, mit denen wir im vergangenen Jahre unsere deutschen Kollegen in unserem schönen und lieben Wien empfingen und begrüßten, ja mit noch gesteigerten Gefühlen ungeheuchelter Herzensfreude sind wir Oesterreicher, wir Wiener, heuer dem Rufe unserer deutschen Kameraden nach Berlin gefolgt.

„Und wenn im vorigen Jahre bei vielen unserer lieben Gäste neben dem Wunsche, mit den österreichischen Berufsgenossen in engere Fühlung zu treten, auch die immer bewährte Anziehungskraft unserer alten Donau-Metropole gewiß mitbestimmend gewesen ist, unserer Einladung zu folgen, so war und ist der Wunsch und das Verlangen, die herrliche Kaiserstadt an der Spree zu sehen, sie kennen zu lernen, in uns Wienern und Oesterreichern nicht minder rege.

„Und es ist ja dies eine natürliche Erscheinung. Wie sollte Derjenige, der das seit den großen, denkwürdigen Jahren 1870/71 verflossene Vierteljahrhundert mitgelebt und mitgefühlt hat, nicht von dem lebhaften Drange beseelt sein, die große und glänzende Hauptstadt des wiedererstandenen Deutschen Reiches zu schauen?

„Und wie sollten und könnten gerade wir, die Männer des geflügelten Rades, uns nicht mächtig hingezogen fühlen nach Berlin, diesem gewaltig aufstrebenden Emporium deutschen Geisteslebens, einem der bedeutendsten und wichtigsten Centren des Weltverkehrs, der Wiege und dem Sitze des mächtigen, das europäische Eisenbahnwesen so segensreich beeinflussenden Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen!

„Uns, denen ein günstiges Geschick es ermöglichte, an dem 6. Verbandstage Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine theilzunehmen, ist dieser langgehegte Wunsch in Erfüllung gegangen. Was wir in den wenigen Tagen unseres Hierseins gesehen, erfüllt uns mit Erstaunen und Bewunderung.

„Auf Schritt und Tritt kommt uns zum Bewußtsein die Größe und Bedeutung der Hauptstadt des mächtigen und großen Deutschen Reiches; wir vernehmen den Pulsschlag unserer Zeit, es umweht uns der Geist einer Weltstadt, und wir erfassen und erkennen die Wahrheit der Worte: Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs; er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.

„Der Pariser nennt mit Vorliebe seine Stadt die Hauptstadt der Welt. Der Wiener singt von altersher sein „Es giebt nur eine Kaiserstadt, es giebt nur ein Wien." Nun, es wird Niemand über diese Superlative lokalpatriotischer Gefühlsausbrüche im Ernste rechten wollen, erscheinen sie ja dem objektiven Beurtheiler der Eigenart dieser Städte und des Charakters ihrer Einwohner gewiß begreiflich. Und auch wir sind bei aller Liebe und Hingabe zu unserem Wien und zu unserem schönen Vaterlande vorurtheilslos und offen genug, um verstehen und würdigen zu können, daß auch der Berliner an seinem „Berolinum lumen orbi" nichts makeln lassen will. Es hieße auch den Thatsachen Gewalt anthun, wollte man nicht erkennen, daß dieses stolze Wort in der großartigen und epochemachenden Thätigkeit, die Berlin auf allen Gebieten kulturellen und geistigen Lebens entfaltet, seine Bestätigung findet. Und wenn einer der besten und treuesten Söhne des deutschen Volkes, Johannes Scherr, am Schlusse seiner „Germania" in Begeisterung ausruft:

„Rastlos in seiner Arbeit, kühn in seinem Denken, gerecht in seinem Thun, fest in seiner Sitte, sicher in seinem Rechte und stark in seiner Wehr wandle die deutsche Nation zuversichtlich ihre Zukunftsbahn! Maßvoll im Glück und standhaft im Mißgeschick bewahre das deutsche Volk den Frieden, die Freiheit und die Frohheit!" Und wenn unser edler Sänger Robert Hamerling an Deutschland die schönen Worte richtet:

„Ja! es umströme dich Glück und Heil!
Was Bestes bringen die Zeiten, es werde auch Dir zu Theil!
Entfalte des Geistes Leuchte zu nie gesehenem Glanz.
Doch schlage das Herz auch, der Ideale Bilder stürze nicht!
Nein! weil es Dir vertraut ward, das Banner des Ideals,
So halt es hoch im Schimmer des ewigen Sonnenstrahls;
Hoch halt es unter den Völkern und walle damit voran,
Die Pfade der Gesittung, der Freiheit und des Rechtes Bahn!

so wollen wir diese von Begeisterung getragenen und Begeisterung erweckenden herrlichen Worte auch beziehen auf diese glänzende Metropole des großen und mächtigen Deutschen Reiches! Möge sie nur immerzu im unerschütterlichen Selbstvertrauen, im festen Wollen und unbeugsamer Thatkraft leuchtend und führend weiterschreiten, und möge sie in dieser Weise ein helles, weithin leuchtendes Spiegelbild des Wirkens und Schaffens des deutschen Volkes bleiben immerdar!

„Euch, österreichische Kameraden, fordere ich auf, Euer Glas zu

Digitized by Google

erheben und einzustimmen in den mit echt- und altösterreichischer Biederkeit und Aufrichtigkeit gesprochenen Wunsch:

Berlin blühe und gedeihe! Berlin Hoch!

Stürmischen Jubel erweckte auch der darauf folgende Redner, der Syndikus der Berliner Handelskammer, Herr Dr. Fränkel-Berlin, welcher ein Hoch auf die immer gesteigerte Pflichterfüllung der deutschen Eisenbahn-Beamten und diejenige der berufenen Kreise gegenüber diesen und auf das Noblesse oblige ausbrachte. Seine packenden, öfter von lebhaftestem Beifall unterbrochenen Worte waren etwa folgende:

„Ich bin gern der Einladung meines alten Freundes, des Vorsitzenden des Berliner Bezirksvereines, Herrn Stationsassistenten Scharr, zu Ihrem schönen Feste gefolgt, und nicht minder gern entspreche ich der an mich ergangenen Aufforderung, in Ihrem werthen Kreise das Wort zu nehmen. Denn als Syndikus des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller gehöre ich zu Denen, die an ihrem Theile und nach Maßgabe ihrer Kräfte bestrebt sind, die Interessen unseres nationalen Wirthschaftslebens, insbesondere des Handels und der Industrie zu fördern, und ich bin tief durchdrungen von dem engen Zusammenhange zwischen dem Gedeihen der deutschen Volkswirthschaft und der Entwickelung unserer Verkehrseinrichtungen. Für diese aber kommt es nicht nur darauf an, daß die Verkehrsanstalten durch eine gute Gesetzgebung und Verwaltung von obenher eine zweckmäßige Regelung finden, sondern auch mindestens ebenso sehr darauf, daß die ausführenden Organe, die Beamten, in ihrer Gesammtheit ihre Schuldigkeit thun. Dazu gehört vor Allem, daß jedes einzelne Mitglied eines so wichtigen Berufszweiges der Bedeutung seiner Aufgabe sich bewußt und in der Lage ist, mit Freude an seinem Beruf dessen hohen Anforderungen gerecht zu werden. So ergiebt sich die Forderung der inneren und äußeren Hebung des Standes der Eisenbahnbeamten, und was könnte hierzu wirksamer beitragen als eine große, über das gesammte Vaterland ausgebreitete und auf dem Boden vaterländischer Gesinnung stehende Organisation der Berufsgenossen?! Ja, mit Recht sind Sie noch weiter, sind Sie über die Grenzen unseres Vaterlandes im politischen Sinne hinausgegangen, indem Sie gleich so vielen Vereinigungen idealen und nationalen Charakters auch die deutschen Brüder in dem mit uns verbündeten Oesterreich in den Rahmen Ihrer Organisation mit einbezogen haben. Der Redner, der vor mir sprach, ist aus Wien zu uns gekommen, und als ich seine warmen, herzlichen Worte hörte, da ging es mir, wie es seiner Zeit einem Größern, wie es unserm großen nationalen Dichter und Volksmanne Ludwig Uhland ging, der im Jahre 48 in der deutschen Nationalversammlung in der Paulskirche zu Frankfurt am Main sagte, so oft er die Abgeordneten aus Oesterreich sprechen höre, sei es ihm stets, als vernähme er die Töne des Alphorns und das Rauschen des Adriatischen Meeres! Von seinen „deutschen Brüdern" sprach der Vertreter des Wiener Eisenbahn-Beamtenvereins, und das ist nur die richtige Bezeichnung des Sachverhalts: wohl trennen uns Grenzpfähle von verschiedenfarbigem Anstrich, aber wir Deutschen diesseits wie jenseits der nun einmal durch den Wechsel der politischen Geschicke gezogenen Grenzen sind Einer Sprache, Eines Geistes, Einer Art und Sitte. Mögen in manchen Punkten auch bezüglich der Interessen der Eisenbahnbeamten die wirthschaftlichen Verhältnisse hüben und drüben verschieden liegen — höher stellt Ihr Verband mit Recht die idealen Seiten seiner Aufgabe, die Steigerung des Pflichtgefühls und Hebung des Standesbewußtseins, und in jedem Falle, wo es sich um die Verfolgung idealer Ziele handelt, finden sich naturgemäß die Deutschen des Ostreichs und des Westreichs zusammen, da eben die Gemeinsamkeit der höheren, edleren Welt- und Lebensauffassung das ist, was alle Deutschen zusammenhält. Die modernen Verkehrsmittel haben überhaupt die Menschen, die zusammengehören, einander nähergebracht, und es erscheint mir selbstverständlich, daß sie diese Wirkung vor Allem auch bei den im Dienste des Verkehrs stehenden Männern selbst ausgeübt haben. So wird Ihr Verband stark und leistungsfähig genug, um an seinem Theile ähnlich wie der große und verdienstvolle Verein der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zur Hebung unsers Verkehrswesens beizutragen. Wir sind auf diesem Gebiete seit einigen Jahrzehnten in eine Zeit schnellen und mächtigen Fortschrittes eingetreten.

„Schon hat sich eine staunenerregende Umgestaltung vollzogen. Kaum vermögen wir uns noch zurückzudenken in die Tage, da man sein Testament machte, wenn man gezwungen war, eine Reise von Berlin nach München anzutreten. Und welcher Umschwung ist schon, seit wir die Eisenbahnen haben, in Bezug auf diese selbst erfolgt! Wo sind sie hin, die Zeiten der berühmten Eisenbahngrobheit, die noch vor garnicht so lange hier und da als unerläßliche Einrichtung galt? (Heiterkeit). In meiner engeren Heimath freilich — ich brauche Ihnen wohl nicht erst ausdrücklich mitzutheilen, daß ich im Königreich Sachsen zu Hause bin (Heiterkeit) — waren von jeher nicht nur die sonstigen Leute, sondern auch die Eisenbahnbeamten durch Höflichkeit ausgezeichnet. Neuerdings kann man es sich täglich von vielgereisten Ausländern bestätigen lassen, daß sich nicht mehr bloß die sächsischen, sondern überhaupt die deutschen Eisenbahnbeamten von ihren Kollegen in manchen andern Ländern durch Höflichkeit in rühmlichster Weise unterscheiden. Sollten gelegentlich noch vereinzelte Ausnahmen vorkommen (große Heiterkeit) — Sie ergänzen wohl selbst am Besten, was in dieser Richtung etwa noch zu sagen wäre. Im Ganzen bin ich der Meinung, daß jedes Land ungefähr die Eisenbahnbeamten hat, die es verdient. Es ist der oberste Grundsatz der Gerechtigkeit, daß Leistungen und Gegenleistungen sich entsprechen müssen. An die Leistungen der Eisenbahnbeamten werden von Tag zu Tag höhere Anforderungen gestellt, und davon, daß sie diese erfüllen, hängt zu einem guten Theile das Gedeihen unsers Wirthschaftslebens, die Entwickelung von Handel und Industrie, ja die Erhaltung von Leben und Gesundheit großer Menschenmassen ab. Ich weiß aus vielfältigem Verkehr mit Eisenbahnbeamten, daß Sie gewillt sind, unter Aufgebot aller sittlichen, geistigen und körperlichen Kraft den Aufgaben, die von den Verwaltungen angesichts der Steigerung des modernen Verkehrs Ihnen gestellt werden müssen, in immer weiter gehendem Maße gerecht zu werden. Aber je größer solches Pflichtgefühl ist, desto berechtigter ist auch die Erwartung, daß die maßgebenden Faktoren allerwärts erkennen werden, daß den höheren Leistungen der Beamten auch entsprechende Gegenleistungen gegenüber stehen müssen. Großes und Schweres kann in jedem Beruf nur von Dem geleistet werden, der seinem Beruf mit Freudigkeit obliegt. In diese Lage und zu der dadurch ermöglichten Leistungsfähigkeit zu gelangen, ist Ihr Streben, und Sie handeln damit nicht nur in Ihrem Interesse, sondern zugleich in dem der Allgemeinheit. Jedes Sonderinteresse ist berechtigt im Rahmen des Gesammtinteresses. Das Gedeihen des Staates und der Volkswirthschaft erfordert unter Anderem tüchtige, von Pflichtbewußtsein erfüllte Eisenbahnbeamte. Da aber unter uns Menschen Pflichterfüllung jederzeit auf Gegenseitigkeit beruht, spreche ich im Sinne des Handels und der Industrie und nicht minder des dritten großen nationalen Arbeitszweigs, der Landwirthschaft, spreche ich im Sinne aller Verkehrsinteressenten, d. h. im Zeitalter des Verkehrs aller Landeseinwohner, wenn ich die gegenseitige Pflichterfüllung der deutschen und österreichischen, oder kurz gesagt aller deutschen Eisenbahnbeamten einerseits und der Staaten und Verwaltungen und der Allgemeinheit andererseits als das Ziel der Thätigkeit Ihres Verbandes und zugleich als eine wichtige Forderung des allgemeinen Wohls bezeichne. Wenn Sie sich mit mir im Einklang befinden, so werden Sie sich mir anschließen, wenn ich meine Worte ausklingen lasse in den Ruf: das durch die Arbeit Ihres Verbandes und durch die Arbeit jedes deutschen Eisenbahnbeamten an sich selbst immermehr zu steigernde Pflichtgefühl unserer Eisenbahnbeamten und die dementsprechende Erfüllung der Pflichten, die man den Eisenbahnbeamten schuldet — sie leben hoch!"

Nachdem der Beifall auf diese vortrefflichen Worte verrauscht war, erhob sich ein neuer Jubel der Begeisterung beim Verlesen einer großen Anzahl eingelaufener Depeschen aus allen Theilen Deutschlands und Oesterreichs. Es war als ob Alle, denen es nicht vergönnt gewesen, an dem schönen Feste theilzunehmen, sich verabredet hätten, wenigstens durch telegraphischen Gruß darzuthun, daß sie im Geiste bei den Freunden und Kollegen weilen. Von Süd und Nord, von Ost und West des deutschen Vaterlandes wie namentlich aus Oesterreich kamen die Grüße in Worten herzlichster Sympathien. Sie alle wörtlich wiederzugeben, verbietet der Raum.

„Vom Schwabenlande wünscht dem Verbande zum frohen Feste das Allerbeste. Beyerle-Stuttgart."

„Vom Bodensee, dem schwäb'schen Meere, das allen Deutschen wohlbekannt als Völkerstraße mächt'ger Heere, die einst das stolze Rom entsandt; wo Zollerns Fürst der Marken Krone in hartbedrängter Zeit errang, deß hehrer Sproß auf Preußens Throne der Franken Uebermuth bezwang; aus Konstanz dieser Stadt, der alten, vom Ufer unsers Vaters Rhein, entbietet Gruß zum frohen Walten der Eisenbahnbezirks-Verein. Meister, Vorsitzender."

Vom Zentral-Komitee des österreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereins in Wien ging folgender Gruß ein: „Die österreichischen Kameraden vom geflügelten Rade, denen das Glück nicht zu Theil wurde, heute in der Mitte ihrer deutschen Brüder zu weilen,

Digitized by Google

bringen, um wenigstens im Geiste an dieser bedeutsamen Stunde Antheil zu nehmen, der heutigen Versammlung ein dreifach brausendes Hoch! Der Verband wachse, blühe und gedeihe zum Ruhm und zur Kräftigung unseres großen weitverzweigten Standes! Hörtlehnen, Vicepräsident."

Der allen Besuchern des 5. Verbandstages in Wien durch seine großartigen Leistungen in angenehmster Erinnerung verbliebene „Gesangverein österreichischer Eisenbahn-Beamten" sendete folgenden Gruß: „Im Geiste bei unseren Berufsgenossen weilend, deren Besuch wir diesmal leider nicht erwidern konnten, begrüßen wir Euch aus der Ferne mit unserem Wahlspruch: „Frei die Bahn, frei das Lied!" Proch, Vorstand, Schmidt, Schriftführer."

Und ferner kamen Grüße von Fohmann, dem unvergeßlichen Wiener Festleiter und Humoristen, dem zum ersten Mal an der Theilnahme am Verbandstag leider verhinderten Mitbegründer des Verbandes, Spitzer-Bozen, von Leo Schmidt, Vymlatil, Strach-Wien, von den Lokalkomitees Wien, Prag, Marburg (Steyermark), Villach, Graz, Bozen, Wien-Südbahn. Aus dem Reichslande kam folgender beifälligst vernommener Gruß: Prosit dem Verbande! Gedeihliche Arbeit, treu dem Vaterlande in steter Einigkeit! — Die Monats-Versammlung, Bezirk Metz, gez. Heppe, Vorsitzender." — „Vom Fuße des Kyffhäusers" sandten die Kollegen der Station Artern der Festversammlung ein kräftiges Volldampf voraus!" und ebenso herzliche, kollegiale Wünsche kamen von der Ortsgruppe Bromberg, von dem Hessischen Eisenbahn-Beamten-Verein und dem Badischen Bezirksverein Karlsruhe, sowie von den Bayrischen Verkehrs-Blättern-München. — Allen lieben Grüßenden wurde mit begeistertem Hoch gedankt, insbesondere auch dem Syndikus, Herrn Dr. Karl Hilse-Berlin für seinen freundlichen Glückwunsch zum segensreichen Gelingen aller Bestrebungen. —"

Von Herzen kommende und zu Herzen dringende Worte über den Werth der Kollegialität richtete der Verbandsvorsitzende, Herr Fischer-Chemnitz, an die Festtheilnehmer. Mit Bezug auf das spätere Hinzukommen der preußischen Kollegen zum Verbande benutzte Redner ein Bild aus der Geschichte der Befreiungskriege. Als Wellington mit seinen englischen Truppen schon lange den Ansturm der Franzosen ausgehalten hatte, rief er: „Ich wollte, die Preußen kämen!" Und siehe da, alsbald tauchte Blücher mit seinen Schaaren auf, um noch rechtzeitig den Sieg entscheiden zu helfen. Im Verbande habe man längere Zeit vergeblich nach den preußischen Kollegen ausgeschaut, aber sie seien doch noch gekommen, um an den Verbandsaufgaben Theil zu nehmen und die Ziele der Kollegialität gemeinsam mit zu verfolgen. Die Kollegialität sei eine zarte Pflanze, die bedächtig und behutsam gepflegt sein wolle, da es gelte, das Gebiet der Vervollkommnung im Berufe gemeinsam zu beschreiten. Er wünschte, daß die Kollegialität im Deutschen Eisenbahn-Beamtenverein, wie in den übrigen Einzelvereinen und im Verbande überhaupt einen sicheren Hort finde, und brachte auf sie ein donnerndes Hoch. —

Auf den Verband sprach ein Beamter der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Mitglied des Darmstädter Vereins, Herr Plankammer-Verwalter Bartsch-Darmstadt etwa Folgendes:

„Wer wird nicht mit Freuden von Dem reden, was ihm nächst Gott, Vaterland, Familie und Dienstpflicht am heiligsten sein soll. Das kann aber für uns nichts Anderes sein, als die Verbrüderung, die Verbindung des Einzelnen mit seinen Standesgenossen zur Erreichung von hohen Idealen und Zielen. Ja, meine Lieben, nur vereint im Verbande läßt sich Großes und Edles erreichen, vorausgesetzt, daß seine Glieder gesund und kräftig funktioniren. — Diese Glieder, die dem Verbande angehörigen Vereine, können aber nur stark sein und werden, wenn jedes einzelne Mitglied, jeder Eisenbahner treu und fest zu der gemeinsamen Sache steht, wenn ein Jeder sucht, sein Scherflein beizutragen zu dem Wachsen, Blühen und Gedeihen zunächst desjenigen Vereines, dem er angehört.

„Es ist fast unbegreiflich, daß so viele im Dienst des Flügelrades stehende Männer noch unserer guten Sache fernstehen und viele, die sich angeschlossen, in Gleichgiltigkeit verharren. Deshalb muß es zunächst die Aufgabe eines Jeden sein, sei er Staats- oder Privatbahnbeamter, fest mitzuwirken und zu schaffen, um vor Allem den Indifferentismus zu bekämpfen. Ja, es ist der Mühe werth, meine Freunde, denn hohe Ziele sind es, die der Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine erstrebt. Gilt es doch das Wohl Aller zu fördern, das Standesbewußtsein zu heben, die Weiterbildung eines Jeden zu ermöglichen, Jedem in Noth und Gefahr beizustehen, die Rechtshilfe zu fördern und dem Staate und Gesellschaften tüchtige, treue und berufsfreudige Beamte helfen zu erziehen und zu erhalten.

„Aber nicht allein für sich selbst will der Verband sorgen und schaffen, nein, wir wollen auch mithelfen und mitrathen, die Einrichtungen des Verkehrs zu verbessern und zu erleichtern. Auf uns soll das Wort Goethes: „Es erben sich Gesetz und Rechte wie eine ewige Krankheit fort" keine Anwendung finden. Das alte Gute mag bestehen, aber fort mit Allem, was schwer und hinderlich ist! Es ist des Dampfes und der Elektrizität nicht würdig.

„Auch unsere hohen und höchsten Beamten haben erfreulicher Weise uns insofern die Hand geboten, als sie mit Wohlwollen unsere Bestrebungen unterstützen. Wie dies anerkannt wird, beweist uns der Ausspruch eines der höchsten Beamten, der in Karlsruhe auf den Verband die schönen Worte sprach: „Die Eisenbahnbeamten hätten nichts Besseres schaffen können; auf die Wunden, die der Dienst und die jetzigen Verhältnisse den Eisenbahnbeamten schlagen, gehöre ein — Verband. Der Anfang ist gemacht und Manches schon vollbracht. Ein schwer Stück Arbeit liegt schon hinter uns und Dank, tausend Dank allen Denen, die das beinahe Unausführliche geschaffen. Kein leichtes Werk war es, die Männer des Flügelrades, die nur den harten, verantwortungsschweren Dienst kannten, aufzuwecken zu frischem, neuen Leben. Aber ein neues Morgenroth ist angebrochen, ein neuer Tag ist erwacht.

„Darum auf Ihr, die Ihr noch schlaftrunken die Augen reibt, erhebt Euch, rafft Euch auf zu fröhlichem, segenbringendem Tagewerk. Se. Majestät, unser allgeliebter Kaiser, der seine Zeit erkannte, sagt: „Die Welt steht im Zeichen des Verkehrs!" Dürfen wir da noch zaudern? Nein, und abermals nein! Wie schon gesagt. Manches haben wir ja schon erreicht; aber viel, vieles ist noch zu erringen. Fester und immer fester müssen sich die einzelnen Vereine noch zusammenschließen und die Fernstehenden noch herbeigezogen werden.

„Die verschiedenartigen Meinungen, die ja naturgemäß durch die einzelnen Vereine entstehen, können aber nirgends besser zur Harmonie gebracht werden, als auf einem Verbandstag. Und wenn nur Alle an dem Großen, Ganzen festhalten, so können Oppositionen und Gegenmeinungen nur wohlthätig und fördernd für unsern Verband sein; denn es liegt im Wesen der Harmonie, die verschiedenen Stimmen zu einem schönen Akkord und herrlichen Chor zu vereinigen. Und wer wollte heute noch daran zweifeln, daß es uns gelingen werde?

„So wie unser liebes, theures deutsches Vaterland den Weg zur Einigung gefunden und die uns verbündeten Völker sich die Hand zum Bunde reichten, so werden auch die Eisenbahnbeamten von ganz Deutschland und Oesterreich sich in Liebe immer mehr zu wahrer Kollegialität vereinigen, zu gemeinsamer Arbeit, zu gemeinsamem Streben, zu gemeinschaftlich hohen Zielen. Schon hör' ich es jubeln und klingen in rauschenden Akkorden und Liedern vom eisigen Nord bis zu Italiens lieblichen Gefilden, von der Grenze im Osten bis an die des Westens. Ja wir haben gesiegt, denn einig, einig hielten wir fest und treu zusammen. Und nun den Semaphor gestellt auf und mit Volldampf voraus!

„Sie aber, meine lieben Kollegen, bitte ich, ergreifen Sie Ihr Glas und trinken Sie mit mir auf unseren Hort, auf den Verband; er möge wachsen, blühen und gedeihen. Der Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, er lebe hoch!"

Ein beispiellos stürmischer Jubel durchbrauste den Saal, als Herr Scharr, der Anwesenheit des Herrn Kommandeurs von der Eisenbahn-Brigade, Freiherrn von Rössing, gedenkend, und seinen pflichtschuldigsten Dank für das Wohlwollen, welches Se. Excellenz verschiedentlich dem Bezirksverein Berlin und insbesondere auch dem Verbande durch seine Gegenwart bei dem Kommers erweise, aussprach und ein dreimal donnerndes Hoch ausbrachte. Der Herr General nahm diese spontane Kundgebung mit sichtlichem Vergnügen entgegen. —

Das Lob der Eisenbahn zu preisen unternahm darauf Herr Sekretär Schwarzkopf-Heilbronn mit folgenden inhaltreichen Worten:

„Mit gewaltiger Schöpferkraft, mit der hammerschwingenden Faust, dem Wahrzeichen der Berliner Gewerbe-Ausstellung, hat George Stephenson all' Das, was vor ihm Einzelne am großen Ziel des 19. Jahrhunderts, an einem sich aus eigener Kraft bewegenden Motor geschaffen haben, zusammengeschmiedet und mit seinem Genie ein Werk ins Leben gerufen, das Mit- und Nachwelt in Staunen setzte und unserm Zeitalter sein Gepräge verliehen hat. Und mit jenem ewig denkwürdigen Tage von Rainhill, dem 6. Oktober 1829, an dem die erste Lokomotive, seine „Rocket" die Feuerprobe bestand, war zugleich der Geburtstag, der Schöpfungstag einer neuen Aera der Kultur und des Fortschrittes, einer Kultur, wie sie zuvor keine Generation gesehen, wie sie — auch bei allen Errungenschaften der Wissenschaft und Technik — kein Zeitalter in so kurzer Zeitspanne wieder erblicken wird.

„Was wäre der Handel ohne die Eisenbahn? Er konnte sich vom Wasserweg eigentlich erst auf das Land wagen, über die Kulturländer ausdehnen, nachdem die großen internationalen

Digitized by Google

Schienenwege geebnet waren, die bald — nach Vollendung der großen sibirischen Bahn und der bereits geplanten Alaskabahn — den ganzen Erdball umspannen werden.

„Was wäre die Industrie, was die Landwirthschaft ohne die Eisenbahn? Ihnen hat sie erst neues pulsirendes Leben eingehaucht, beiden erst die heute nothwendigen Absatzgebiete eröffnet. Was wäre Kunst und Wissenschaft ohne die Eisenbahn? Sie hätten nicht das internationale Gepräge, sie wären nicht so sehr Gemeingut aller Kulturvölker, wie dies thatsächlich der Fall ist. Ich erinnere nur an die internationalen Kunstausstellungen, an die internationalen Mediziner-, Chirurgen-, Juristen- und andere Kongresse. Auch die Presse wäre ohne die Eisenbahn nicht zur sechsten Großmacht herangewachsen, ein Platz, der eigentlich der Eisenbahn selbst gehört.

„Wir mögen ein Gebiet der menschlichen Thätigkeit betrachten, was für eines wir wollen, wir dürfen kühnlich behaupten, die Eisenbahn ist der mächigste Kulturfaktor unseres Jahrhunderts. Sie gab dem Einzelnen erst Gelegenheit, sich eine gediegenere Bildung anzueignen, aus eigener Anschauung fremde Verhältnisse und Einrichtungen kennen zu lernen, sie hat den Entwickelungsgang der Völker in einer Weise beschleunigt, die in allen Zeitabschnitten ihres Gleichen sucht. Sie übte auf die Gestaltung des sozialen und wirthschaftlichen Lebens einen mächtigen Einfluß aus. Der Eisenbahn ist es zu danken, wenn die wirthschaftliche Lage der unteren Klassen durch Darbietung vermehrter Arbeitsgelegenheit, durch reichlichere und wohlfeilere Bedarfsversorgung erheblich verbessert und hierdurch eine Milderung der vorhandenen sozialen Unterschiede herbeigeführt wurde.

„Wenn wir noch des Einflusses der Eisenbahn auf die moderne Kriegführung, die Abkürzung der Kriege, andererseits aber auch als desjenigen Faktors ihrer gedenken, der wirkliche oder vermeintliche Gegensätze zwischen den Nationen ausgeglichen und engere politische Beziehungen geknüpft hat, so müssen wir sagen: Die Eisenbahn ist die Alma mater der ganzen modernen Kulturwelt, ihr verdanken wir Alles, ihr gebührt unser Dank, unser Lob, ihr unser Hoch!

Stimmen Sie ein, meine geehrten Damen und Herren, in den Ruf: Die Eisenbahn, sie lebe hoch!"

Nachdem die Herren Tschätsch und Paul von der Kapelle der Gardegrenadiere eine Konzertpolka für 2 Solotrompeten „Die beiden Perlen" in virtuosester Weise zu Gehör gebracht und damit großen Beifall gefunden hatten, entledigte sich Herr Häfner-Karlsruhe seiner Aufgabe, den Frauen ein Glas zu weihen, in der ihm eigenen zündenden Redeweise mit entsprechendem Erfolg. Herrn Stationsvorsteher Herzog-Moabit war es vorbehalten, durch seinen humoristischen Trinkspruch, in welchem er trefflich die norddeutsche Art schilderte, die Herzen der süddeutschen Kollegen, denen sein Hoch galt, sich zugethan zu machen, was ihm auch Herr Weber-Darmstadt in gleich humoristischer Weise bestätigte; dieser wünschte nur, daß die Norddeutschen diejenige Kollegialität, die sie den Süddeutschen in so gewinnender Weise entgegenbringen, ebenso unter sich hegen und pflegen möchten. —

Warme Worte des Dankes und der Anerkennung sprach Herr Kreyßig-Chemnitz für die Bemühungen des Kommersleiters, Herrn Scharr, um das schöne Gelingen des Allen unvergeßlich bleibenden Festabends aus und fand damit den lebhaftesten Beifall der Festtheilnehmer, die in das ihm dargebrachte „Hoch!" kräftig einstimmten. —

Daß und wie der nach einer Pause folgende Festball bei rauschender vollbesetzter Tanzmusik regste Betheiligung fand, bedarf wohl nicht erst der Versicherung, und verrathen wollen wir auch nicht, zu welcher Morgenstunde die Letzten die schönen Räume der Philharmonie verlassen haben. —

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Aus Baden. Zurückgekehrt von den Ufern der Spree sind nunmehr die Kollegen, die sich zahlreich zum VI. Verbandsfest in Berlin eingefunden hatten. Gesehen und gehört haben sie Alle gar Vieles und Schönes, und nun hängen sie den herrlichen Erinnerungen nach, die sie vom Norden mitgenommen haben. Es kann und soll nicht meine Aufgabe sein, den Lesern, denen der Besuch des so herrlich verlaufenen Verbandstages nicht vergönnt war, einen Bericht zu erstatten, mir liegt nur das Bedürfniß ob, im Namen aller badischen Kollegen, wie ich mir wohl anmaßen darf, der Dolmetscher der Gefühle zu sein, die uns jetzt noch alle beherrschen, der Gefühle des Dankes und der Hochachtung gegen jene wackeren Kollegen im Norden, die wir in so kurzer Zeit kennen gelernt und liebgewonnen haben. Es wird den kommenden Nummern des Organs vorbehalten bleiben, die Empfindungen, die uns während unserer Anwesenheit in Berlin beherrscht, successive unseren Kollegen wiederzugeben. Heute lassen wir nochmals die Männer Revue passiren, die zunächst an der Tête gestanden. Da erscheint für uns obenan der wackere Rufer an der Spree, Herr Scharr, ein Eisenbahner von echtem Schrot und Korn. Schneidig im Dienst, schneidig im Verein, hat er den Verbandstag und seine festlichen Veranstaltungen Allen zum Wohlgefallen zu gestalten gewußt. Möge ihm die sauer verdiente Erholung im Harze zu Theil werden. Aber auch den Mitarbeitern und Freunden des Vorsitzenden des Ortsvereins Berlin sei die gebührende Anerkennung, der verdiente Dank nicht vorenthalten. Wir nennen hier den 2. Vorsitzenden, Herrn Stationsvorsteher Bethke, Herrn Dininges, Herrn Stationsvorsteher Herzog von Moabit, den gewaltigen Redner vor dem Herrn mit dem berechnenden nordischen Verstand und dem warmen süddeutschen Herzen; ferner den Ritter ohne Furcht und Tadel, Herrn Stationsvorsteher Erdmann, sowie Herrn Thiel. Diesen Herren und allen Anderen, deren Namen wir der Weitläufigkeit halber hier nicht anführen können, allen rufen wir auf diesem Wege unser herzliches Lebewohl, auf Wiedersehen in Straßburg 1897 zu. Möge der gegenseitige Gedankenaustausch der Jünger des Flügelrades seine guten Früchte tragen zum Wohle unser Aller, der Eisenbahner von Nord und Süd, von Ost und West. Mögen sie unverzagt, energisch und sicher weiterschreiten auf dem betretenen Pfade zur Pflege und Förderung unserer Standesinteressen. Dann wird und muß der Erfolg sicher sein. Das hoffen wir! Häfner.

Zur gefl. Beachtung!

Soeben ist erschienen:

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Verfasser ist einer der bedeutendsten Militär-Eisenbahn-Schriftsteller, Hauptmann d. L. Dr. jur. Joesten, rühmlichst bekannt unter dem Namen Miles Ferrarius, welcher mit dieser Veröffentlichung einem Wunsche, für die Mitglieder unseres Verbandes, im Weiteren aber auch für die gesammte Eisenbahn-Beamtenschaft ein instruktives Buch über einen der interessantesten Gegenstände darzubieten, in anerkennenswerthester Weise entspricht.

Das Werk wird in allen Kreisen freudigst willkommen geheißen werden. Zudem ist den Mitgliedern der Verbandsvereine von vornherein ein **Vorzugspreis** (Mk. 1,20 statt 1,50) zugesichert.

Ferner theilen wir mit, daß die beiden Kalender

Deutscher Eisenbahn-Kalender für 1897

(Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte, vollständig neu bearbeitet) und

Deutscher Flügelrad-Kalender für 1897

(für die Familien Deutscher Eisenbahner)

in bekannter gediegener Ausstattung vorbereitet und diesmal bereits Anfang September zur Ausgabe gelangen werden. Wir bitten dringend, die ausgegebenen Prospekte, wo es noch nicht geschehen, in Umlauf setzen und diese, wegen des den Vereinen gutzuschreibenden Rabattes, sorgfältig überwachen zu wollen.

Hochachtungsvoll

Leipzig, Mitte August 1896.

Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Nr. 35. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 27. August 1896. München.

Eine abweichende Meinung zur Beamtenfrage.

Wie bei uns in Deutschland, insbesondere aber gegenwärtig in Preußen, spielt auch in Oesterreich die Beamtengehaltsfrage eine wichtige Rolle. Die Erörterungen hierüber haben dort, bei einer im Allgemeinen größeren Einigkeit der Beamten vielleicht einen noch bedeutenderen Umfang aufzuweisen, als bei uns, wo die Zersplitterung ein klares planmäßiges, alle Theile berücksichtigendes Vorgehen gar nicht aufkommen läßt. Fehlt es somit auch dort nicht an weitgehenden Meinungsverschiedenheiten, so läßt sich doch voraussehen, daß die Erfolge für eine Besserstellung im Allgemeinen nicht unbeträchtlich sein werden. Zu welchen weit auseinandergehenden Erörterungen der Beamtenfrage es kommt, das zeigt die Wiener „Zeitschrift für Post und Telegraphie" in einem Artikel über „Die Gehaltsregulirung und die Beamtenheirathen". Es wird darin ein von den gewöhnlichen Anschauungen ganz abweichender Standpunkt eingenommen, der aber interessant genug erscheint, um auch unseren Kreisen Gelegenheit zum weiteren Nachdenken zu bieten. Vielleicht finden sich hier und da Stimmen, die für oder wider Stellung nehmen und so immerhin an ihrem Theile Weiteres zur Klarlegung der wichtigen Frage bieten. In dem betreffenden Aufsatz wird Folgendes gesagt:

„Nur kurze Zeit noch wird es währen, und die österreichische Beamtenschaft wird von einem Uebel befreit sein, das seit Jahrzehnten auf ihr lastete und bereits Symptome zur Erscheinung brachte, wie sich selbe dort einstellen, wo der vergebliche Kampf um ein menschenwürdiges Dasein und drückende Nahrungssorgen die geistige und moralische Kraft erlahmen machen und so zerstörend auf einen Körper wirken müssen, in dem Pflichttreue und Opferwilligkeit den Lebensnerv bilden.

Die von den höchsten Stellen zugesicherte Aufbesserung der Gehalte der Staatsbeamten nimmt nunmehr eine greifbare Form an und muß wohl Jeder zugestehen, daß durch die Munificenz, welche in diesen Aufbesserungen zu Tage tritt, eine gründliche Abhilfe gegen das sogenannte Beamtenelend geschaffen werden wird.

Die bevorstehende Gehaltsaufbesserung giebt uns aber auch die Veranlassung, erneuert ein Thema zu berühren, welches wir schon einmal in unserm Blatt besprochen haben. Wir halten die Auffrischung desselben umso zeitgemäßer, als sich jeder denkende Beamte darüber klar werden muß, daß diese Aufbesserung wohl für so viele die Rettung aus desolaten Verhältnissen bringen und die Möglichkeit zur Führung einer anständigen Existenz bieten wird, daß es aber mehr als fraglich ist, ob mit dieser Maßregel der Wiederkehr solcher Verhältnisse bleibend vorgebeugt wird, welche den Nothschrei der Beamten hervorriefen, und ob nicht noch andere Maßnahmen nothwendig sind, um das Uebel, welches in diesem Jahrhundert sich als Beamtenelend manifestirte, an der Wurzel zu fassen und, soweit es menschlicher Voraussicht und Macht möglich ist, zu beseitigen.

Die Klagen, daß die Staatsbeamten mit ihrem dermaligen Einkommen nicht leben können, sind nicht von heute, sie bestehen schon seit Jahren. Unserer Ansicht nach sind sie aber nur zum Theile begründet. Daß die Wohnungen und alle Lebensbedürfnisse im Preise gestiegen sind und fortwährend steigen, ist eine nicht zu leugnende Thatsache, ebenso wie Jedermann zugeben muß, daß diese Steigerungen längst nicht mehr im Einklang stehen mit dem nicht ebenfalls gesteigerten Einkommen. Allein auf die Gefahr hin, bei den Betreffenden Anstoß zu erregen, müssen wir unsere Ansicht dahin aussprechen, daß der ledige Beamte auch mit seinem gegenwärtigen Einkommen anständig leben kann, wenn derselbe zu rechnen versteht und seine Bedürfnisse seinem Einkommen anpaßt. Leider wird heutzutage so Vieles als Bedürfniß angesehen, was man früher nicht als solches gekannt hat, und um derartige Bedürfnisse zu befriedigen, wird ein bescheidenes Einkommen, und mehr kann doch der Staat dem Beamten für die erste Zeit seiner Laufbahn nicht bieten, nie hinreichen.

Unbezweifelt ist aber die Thatsache, daß ein Beamter, wenn er verheirathet ist und kein Vermögen besitzt, mit seinem staatlichen Einkommen nicht standesgemäß leben kann, ebensowenig wie der Offizier, und hiermit gelangen wir zum Kernpunkt der Sache, die wir besprechen wollen. Wir gehen weiter und erwähnen, daß auch ein hochgestellter Beamter, sei er auch ein Statthalter, Hofrath ꝛc., mit seinem heutigen Einkommen nicht standesgemäß leben kann, wenn er verheirathet und nur auf seinen Gehalt angewiesen ist; denn je höher die Stellung, desto größer sind die Ansprüche, die an den Repräsentanten derselben, an seine Familie und deren Lebensweise gestellt werden, und die traurigen, dürftigen Verhältnisse, in denen so viele Wittwen und Waisen hochgestellter Beamten leben, welche ihr Ernährer ohne Vermögen zurückgelassen hat, stehen der jammervollen Lage nicht nach, in der sich die verwaiste Familie eines niederen Beamten befindet.

Unserer Ansicht nach kann daher die Gehaltsaufbesserung wohl eine momentane Hilfe schaffen, allein dauernd wird diese nie sein, und das Gespenst des Beamtenelends zurückkehren, wenn nicht Maßnahmen getroffen werden, um dasselbe zu bannen. Eine solche Maßnahme sehen wir darin, daß der Beamte mit dem Offizier gleichgestellt und kein Beamter eine Ehe ohne Bewilligung der vorgesetzten Behörde und nur dann eingehen kann, wenn er ein Nebeneinkommen nachweist, d. h. die Zinsen eines ihm oder seiner Braut gehörigen Vermögens, mithin die Ehebewilligung an die Legung einer Heirathskaution gebunden wird. Gehen wir in die Ursachen, welche das sogenannte Beamtenelend erzeugt haben, tiefer ein, so finden wir in den meisten Fällen, daß hieran nur

Digitized by Google

Leichtsinn Schuld trägt, mit dem besonders junge Beamte, ohne Nebeneinkommen, ohne Vermögen, weder von seiner noch von Seite der Braut, eine Ehe schließen.

Wie die Verhältnisse heute stehen, kann eine Beamtenfamilie mit einem Einkommen von 900—1200 Gulden, ja mehr, kaum nothdürftig, geschweige denn standesgemäß leben, umso weniger dann, wenn der Beamte schon vor seiner Verheirathung verschuldet ist, was keineswegs zu den Ausnahmen gehört. Wie soll er dann die doppelte Last tragen, die er sich durch eine so unüberlegte Heirath und die hieraus entspringenden Familiensorgen aufbürdet!

Gegen dieses Uebel, das sich wie ein Krebsschaden in das Beamtenleben eingefressen hat, giebt es nur das eine Mittel, die Eheschließungen der Beamten an Normen zu binden, die Keinem bis zu einer bestimmten Rangsklasse gestatten, eine Ehe einzugehen, wenn er nicht den Besitz eines Privatvermögens oder eines sonstigen sicher gestellten Einkommens nachweist. Die Höhe dieses Einkommens wäre nach dem Alter und dem Gehalte zu bemessen. Wir sind überzeugt, daß durch die Beschränkung der Beamtenheirathen in solcher Weise der Beamte in seinem Ansehen, seiner Stellung und auch in gesellschaftlicher Beziehung nur gewinnen wird, da er gezwungen ist, sich seine Lebensgefährtin aus den besseren Kreisen auszuwählen und decorumswidrigen Ehen, wie sie jetzt vorkommen, vorgebeugt wäre. Ein Beamter mit einem Gehalte von z. B. 1000 Gulden und der Aktivitätszulage und der außer diesen entweder selbst ein Vermögen besitzt, oder mit seiner Frau in den Genuß eines Einkommens gelangt, das seinem Gehalte gleich ist, wird jedenfalls sorgloser leben können und in größerem Ansehen stehen, als jener, welcher mit seiner Heirath nur seine Schuldenlast vermehrt und unter Sorgen und Entbehrungen ein kümmerliches Dasein fristet.

Wir sind darauf gefaßt, daß unsere Anregung, die Beamtenehen an gewisse Bedingungen zu knüpfen, keine allgemein günstige Beurtheilung, besonders in der jüngern Generation finden, ja daß man darin eine Beschränkung der staatsbürgerlichen Rechte und dergleichen erblicken und der Staatsverwaltung das Recht absprechen wird, eine derartige Maßnahme zu treffen. Wir betrachten aber diese Frage vom staatlichen und sozialen Standpunkt, und da sprechen zu gewichtige Gründe gegen Beamtenehen, wie wir sie im Auge haben, als daß sich die Staatsverwaltung bei Lösung dieser Frage durch derlei Argumente, die vor der Vernunft nicht Stich halten, bestimmen lassen sollte.

Hier handelt es sich um eine tiefeingreifende Maßnahme in das soziale Leben, eine Maßnahme, die nur zum Wohle eines Standes getroffen werden soll, der eine feste Stütze des Staates bleiben und von dem Alles entfernt werden soll, was diese Stütze wankend machen könnte. Was ist aber am meisten geeignet, das Pflicht- und Rechtsgefühl und feste Grundsätze zu erschüttern, als der beständige Kampf mit Noth oder Sorgen nicht für sich, sondern für Jene, die mit allen Fasern des Lebens an uns hängen, deren Schutz und Schirm wir sein sollen. Wer will die Fälle zählen, wo das Elend der Seinen pflichttreue, ehrenhafte Beamte auf die Bahn des Verderbens führte! Es ist daher kein Eingriff in die Rechte, sondern vielmehr eine Pflicht des Staates, vorzusorgen, um Diejenigen, die ihm seine Dienste weihen, vor solchem Elende zu bewahren und, wenn der Beamte um Abhilfe seiner Nothlage an die Regierung herantritt und diese ihm gewährt wird, dann muß er es auch dankend anerkennen, wenn die Regierung darauf bedacht ist, Maßnahmen zu treffen, die der Wiederkehr einer solchen Nothlage vorbeugen.

Ob Hunderte von Beamten mehr oder weniger heirathen, ist Nebensache, entscheidend ist nur, daß Diejenigen, welche eine Familie gründen, anständig und standesgemäß leben können.

Vom sozialen Standpunkte wäre die Beschränkung der Beamtenheirathen nur zu billigen, denn der vermeintliche Nachtheil der verminderten Eheschließungen ist durch die Verminderung des Elends solcher Bettelehen mehr als aufgewogen. Ein Mädchen, welches durch die Heirath nicht versorgt ist, da sie als Beamtengattin oft nicht in bessere materielle Verhältnisse kommt, wie ein besser bezahltes Dienstmädchen, und als Frau nur mit Noth und Elend kämpfen muß, thut klüger daran, ledig zu bleiben und sich als Telegraphistin, Bahnbeamtin, Buchhalterin ꝛc., je nach ihren Kenntnissen und Bildungsgrad recht und schlecht durchs Leben zu bringen; sie wird dabei besser fahren als eine Beamtenfrau, die wegen Mangel eines genügenden Einkommens ihres Gatten Tag für Tag mit Noth kämpfen und dabei sich oft noch mehr plagen muß als mancher Dienstbote. Derartige Heirathen dienen zu nichts als zur Züchtung eines besseren Proletariats, denn was soll aus den Kindern solcher Ehen werden, wo der Vater nicht im Stande ist, ihnen eine seinem Stande angemessene Erziehung zu geben, die ihnen eine ihren Talenten, ihren Fähigkeiten entsprechende Berufsbahn eröffnet, zu der sie vermöge der gesellschaftlichen Stellung ihrer Eltern prädestinirt sind? Die Folge davon ist eine Halbbildung, die so viele Unglückliche schafft, die mit ihrem Schicksale unzufrieden, dem Staate und der Gesellschaft nur zum Schaden werden.

Der Staat wird niemals in die Lage kommen, die Gehalte der Beamten so bedeutend zu erhöhen, daß Beamte, welche nicht selbst Vermögen besitzen und vermögenslose Mädchen heirathen, ohne Kampf, ohne Verschuldung standesgemäß leben können. Dagegen giebt es nur den einen Ausweg: die Schließung der Beamtenehen von Bedingungen abhängig zu machen, welche die Garantie bieten, daß der Ehewerber auch die Mittel besitzt, seine Familie standesgemäß zu erhalten." —

Eine solche Meinung paßt nun freilich nicht in unsere vom sozialen Geiste beherrschte Zeit, und wir müssen ihr auch, ganz abgesehen hiervon, so gesund ihr Grundgedanke erscheint, auf das Entschiedenste widersprechen. Es mag hinreichen, wenn in dem Offizierkorps der Heirathskonsens in der Richtung des Vermögensnachweises aufrecht erhalten bleibt, aber er läßt sich unmöglich in derselben Form auf das Heer der Beamten übertragen, ohne daß in mancher Hinsicht die störendsten Mißstände zu Tage treten würden. Niemals lassen sich Militär- und Zivildienst in solcher Hinsicht passend nebeneinanderstellen. Während der Offizier es dienstlich im Durchschnitt nur mit Leuten in einem gewissen Lebensalter und in disziplinell ganz anders abhängiger Stellung zu thun

---

Zu den Spezialitäten der Berliner Gewerbe-Ausstellung.

Von Stations-Assistent B. Michel.

1. Kairo und die Colonial-Ausstellung.

Der Orient übte auf mich von jeher schon eine magische Anziehungskraft aus, doch da ich mir den Luxus einer Stangen'schen Orientreise in Ermangelung der für die Tour bis zum zweiten Nilkatarakt erforderlichen 1200 Mark bis jetzt noch nicht bieten konnte, so entschloß ich mich kurz und dampfte früh 5 Uhr 51 Min. von Freiberg über Dresden—Röderau nach Berlin, wo ich pünktlich 11 Uhr 1 Min. Vorm. eingetroffen wäre, wenn der Schnellzug nicht 20 Minuten Verspätung gehabt hätte. Ohne erst lange die Wohnungsfrage zu erwägen, denn für einen Einzelnen ohne jedwedes Hand- und sonstiges Gepäck bietet sich Abends allemal Unterkunft, bestieg ich an der Königgrätzer- und Anhalterstraßenecke einen Pferdebahnwagen, der mich für 20 Pfennige in 50 Minuten langer Fahrt direkt bis Treptow zum Ausstellungsplatze brachte. Schnell wurden die 50 Pfennige Einlaßgeld entrichtet und drin war ich, in der berühmten Berliner Gewerbeausstellung. Der großen Industriehalle wurde ein flüchtiger Durchmarsch gewidmet — es wird eben dort schließlich auch nur dasselbe geboten, wie anderwärts — und nach einigem Umherirren in einstündiger Wanderung stand ich endlich vor den Pforten meines Paradieses, der Sonderausstellung Kairo.

Weil gerade Elitetag war, so durfte ich 1 Mark bezahlen (für gewöhnlich kostet's nur 50 Pfg.) und betrat nun, hochgespannter Erwartung voll, durch den Brückeneingang die egyptische Hauptstadt. Endlich hatte ich sie vor mir, die Palmen und Minarets einer orientalischen Stadt. Wahrlich, der Eindruck war großartig und man hätte ganz vergessen können, auf der Berliner Gewerbeausstellung zu sein, wenn man nicht durch einige echte Berliner Pflanzen in unangenehmster Weise daran erinnert worden wäre, daß man sich ein Programm bei diesen Jungen kaufen müsse. Der Nickel wurde auch geopfert und nun ging die Wanderung durch die Stadt los. Gleich rechts auf dem Khedivialplatz war ein Musikzelt auf einer kleinen Anhöhe aufgestellt, wo egyptisches Militär spielte. Es ist die Hofkapelle Sr. Hoheit des Khedive unter Leitung des Majors V. Fr. Faltis. Der Khedive hat dieselbe während der ganzen Ausstellungszeit nach Berlin beurlaubt. Sie trägt dunkelblaue Waffenröcke und Hose mit breitem rothen Streifen. Hierzu den Tarbousch oder Fez. Die Kapelle ist 42 Mann stark und spielt ganz ausgezeichnet. Die Instrumentenbesetzung ist nach europäischem Muster geregelt. Der Dirigent handhabte den Taktirstock sehr energisch. Einen besonderen Reiz übte es auf mich, wenn die Kapelle türkische oder arabische Weisen spielte, wobei die Klangwirkung originell war, doch auch Sachen von Suppé und Strauß'sche Walzer wurden flott gespielt. Unter den um den Musikpavillon stehenden zahlreichen schlanken Palm-

Digitized by Google

hat und bei ihm infolgedessen schon, abgesehen von seinem kriegerischen Berufe, eine ganz gewisse Sonderstellung im gesellschaftlichen Verkehr vorausgesetzt wird, kann eine solche von dem Beamten im Zivildienst nicht nur nicht erwartet, sondern auch gar nicht vorausgesetzt werden; sein Beruf ist eben, wie schon der Name sagt, in der Hauptsache ein bürgerlicher, der sich auch gesellschaftlich oder sozial nie ohne inneren Schaden von den bürgerlichen Verhältnissen allzuweit entfernen darf.

Wie die Wahrheit zumeist in der Mitte liegt, so auch hier. Daß der Zivilbeamte nicht heirathen sollte, ohne seiner Behörde einen Ausweis über die bürgerlichen Verhältnisse der Frau seiner Wahl geben zu müssen, ist eine nur zu berechtigte Forderung, die mit der Standesehre in engstem Zusammenhang steht; wenn aber dieser Ausweis sich auch auf das vorhandene Vermögen erstrecken müßte, so würde der Beamte in eine Stellung hineingedrängt werden, die ihn auf die Dauer in ein schädliches Mißverhältniß mit Staat und Gesellschaft bringen müßte. —ab.—

Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen.

Von Alfred Birk.

(Schluß.)

Die Rentabilität der bisher gebauten Schmalspurbahnen in ihrer Gesammtheit stellt sich folgendermaßen:

Es betrugen im Jahre 1894

a) die Einnahmen

aus dem Personen- und Güterverkehre	773699.22	Mark
„ „ Güterverkehre	749240.36	„
„ sonstigen Quellen	37088.92	„
überhaupt	1560028.50	Mark
durchschnittlich für ein Wagenachskilometer	8.12	Pfg.

b) die Ausgaben

Generalunkosten	86629.57	Mark
Betriebsaufwand	1337892.26	„
für Vervollständigung der Bahnanlagen . . .	2402.66	„
Einlage in den Erneuerungsfonds	78001.42	„
überhaupt	1504925.91	Mark
durchschnittlich für ein Wagenachskilometer	7.84	Pfg.
c) Ueberschuß im Ganzen . . .	55102.59	Mark

in Prozenten des Anlagekapitales 0.204.

„Ist hiernach" — also lautet es wörtlich in dem von uns als Quelle benützten, wiederholt erwähnten Buche — „der rein finanzielle Erfolg, welchen der sächsische Schmalspurbahnbetrieb für das Jahr 1894 aufzuweisen vermag, an sich als kein günstiger zu bezeichnen, so wird man doch schon auf Grund der bewegten Transportmengen und auf Grund der Thatsache, daß die Transportentwickelung bei allen Linien mit ganz geringer Ausnahme eine fortgesetzt steigende Tendenz aufweist, behaupten können, daß die Gesammtheit der sächsischen Schmalspurbahnen schon bislang ihrer wirthschaftlichen Aufgabe voll und ganz gerecht geworden ist und daß damit auch die Voraussetzungen für eine weitere Entwickelung ihrer Rentabilität gegeben sind.

„Weder die königl. sächsische Staatsregierung noch die Landesvertretung haben sich bei Beurtheilung der ihnen vorgelegten Bahnprojekte jemals auf den Standpunkt gestellt, daß die Bewilligung derartiger Linien lediglich von fiskalisch-finanziellen Rücksichten abhängig zu machen sei, in dem Sinne, daß jede neue Linie von vornherein die Garantie für eine sofortige oder doch wenigstens alsbaldige Verzinsung des aufzuwendenden Baukapitales in sich tragen müsse. Wäre dieser Gesichtspunkt als entscheidend betrachtet worden, so würde vermuthlich nur ein sehr geringer Theil der bisher gebauten Schmalspurbahnen zur Ausführung gekommen sein, jedenfalls könnte man aber in diesem Falle mit Bestimmtheit annehmen, daß — was die Zukunft betrifft — der Ausbau des sächsischen Staatsbahnnetzes im Allgemeinen und der sächsischen Schmalspurbahnen im Besonderen für absehbare Zeit als abgeschlossen zu gelten habe."

Thatsächlich sind für den Bau der Schmalspurbahnen in Sachsen vorwiegend Rücksichten allgemein wirthschaftlicher Art maßgebend gewesen, man hat vom fiskalischen Standpunkte aus nur die Frage erwogen, ob bei den betreffenden Linien wenigstens die Vorbedingungen für eine mäßige Rentabilität, wenn auch nur für eine entferntere Zukunft, als vorhanden anzusehen sind.

Uebrigens werfen die Schmalspurbahnen neben der direkten Rente von 0,204 Proz. noch eine indirekte Rente ab, welche sich aus der durch ihren Betrieb bewirkten Steigerung des Verkehres auf den Hauptbahnen ergiebt. Ledig und Ulbricht nehmen auf Grund der durchgeführten allgemeinen Beobachtungen an, daß mindestens zwei Drittheile des Güterübergangsverkehres und vier Fünftel des Personenübergangsverkehres als reiner Zuwachs des Hauptbahnverkehres zu betrachten sind, und berechnen hiernach die Verzinsung des Anlagekapitales der Schmalspurbahnen pro 1894 zu 1,637 Proz., wonach die indirekte Rente der Schmalspurbahnen rund das Siebenfache der direkten Rente betragen würde. Die sächsischen Schmalspurbahnen sind sonach ihrer Aufgabe, als Zufuhrstraßen für die Hauptbahnen zu dienen, in verhältnißmäßig sehr befriedigender Weise gerecht geworden. Der große volkswirthschaftliche Werth der Schmalspurbahnen erhellt aus der bedeutenden Zahl neuer Fabriksunternehmungen, die an den einzelnen Linien seit ihrer Betriebseröffnung entstanden sind; nach unserer Quelle haben sich die Fabriken um 97, die Arbeiter in denselben um 7772, die Zweiggleise um 55 vermehrt; er erhellt weiter aus dem bedeutenden Aufschwunge in den Einkommenverhältnissen der Ortschaften längs der Schmalspurbahnen und aus der Werthsteigerung von Grund und Boden.

So werthvoll die Mittheilungen Ledig's und Ulbricht's über die technische Anlage und über den Betrieb der sächsischen Schmalspurbahnen für alle Fachleute auch sein mögen, ihre Bedeutung reicht nicht hinan an jene, welche die Daten und Erläuterungen der beiden Autoren über die Rentabilität dieser Bahnen für alle Lokalbahninteressenten, namentlich in Oesterreich, besitzen. Diese Publikation ist wie keine andere geeignet, gründlich mit der Anschauung aufzuräumen, daß eine Lokalbahn nur dann baumürdig

---

bäumen ein Stündchen stehen und der fremdartigen Musik lauschen zu können, dünkte mich ein Hochgenuß, wenn nur der Himmel etwas egyptischer ausgesehen hätte. Trübe und regenschwer zogen die Wolken dahin, ab und zu ergoß sich ein kalter Regenschauer und dazu blies ein unheimlicher Nordwest, daß sich die Egypter fröstelnd in ihre Mäntel hüllten und ich fast bedauerte, meinen Sommerüberzieher nicht mitgenommen zu haben. Während ich noch so dastand, in die Betrachtung der fremdartigen Scenerie versunken und der Musik lauschend, ertönte auf einmal dumpfer Trommelklang und dazwischen gellende Laute einer Menschenstimme. Die Beduinen sind's, welche einen Umzug durch die Stadt halten. In langem Zug kommen sie daher theils auf prächtigen kleinen arabischen Pferden, theils auf Dromedaren und Reiteseln. Es sind schöne Erscheinungen, tief eingehüllt in ihre weißen Burnusse und bewaffnet mit den bekannten langen Flinten und Lanzen. Die eine Beduinenfrau auf dem Dromedare läßt ab und zu einen gellenden, langgezogenen Ton erschallen, ähnlich dem Kriegsgeheul der Indianer, dessen Zweck und Bedeutung mir jedoch unklar geblieben ist. Den Schluß dieses echten Wüstenaufzuges bildeten zwei Reiter, die mit einer Art Schild ihre Außenseite deckten, worauf allerdings in wenig natürlicher Weise die Reklame für die nächste Vorstellung in der Arena mit mächtigen Buchstaben aufgedruckt war. Ich schloß mich dem seltsamen Zuge an und gelangte nach Durchwanderung einiger Gassen auf den Pyramidenplatz, wo ich mit staunender Bewunderung die getreue Nachbildung des Isistempels von Edfer mit den gewaltigen Memnonssäulen davor erblickte, in dessen Innern der Khedive in wohlwollendster Weise ein ganzes Museum seiner kostbaren Waffen hat unterbringen lassen. Unter Anderem sah ich als hervorragendes Schau- und Prunkstück ein Schwert Mehemed Ali's mit goldenem Gefäß in grünsammetner, goldbeschlagener Scheide. Mehrere Neger halten hier beständig Wache. Weiterhin gelangt man zu einer Wüstenoase mit Wasserbecken, arabischen Ziehbrunnen, einem ganzen Palmenwäldchen und im Innern der Wüstenfelsen zu den Felsengräbern von Gizeh. Bei der Oase hatten die Beduinen ihr Lager aufgeschlagen und in dem einen dieser Zelte war gerade großes Fest: Die Taufe eines die Woche vorher geborenen Beduinenkindes wurde gefeiert. Die Mutter des Kindes war besonders festlich gekleidet. Ein sauberes schwarzes Tuch bedeckte Kopf, die untere Gesichtshälfte und die Schultern bis zu dem Kinn herab, wo ein reines weißes Unterkleid sichtbar wurde. Die Füße steckten in hochrothen Strümpfen und anscheinend nagelneuen hellgelben Stiefelchen. Die Frau sah in Folge dessen ebenso interessant als hübsch aus. Auch das Kind, ein niedliches gelbbraunes Wurm mit ziemlich starken schwarzen Haaren, stak in sauberen weißen Betten. Mutter und Kind bildeten selbstverständlich den größten Anziehungspunkt für die europäischen Damen und die Mutter suchte das ihr entgegengebrachte Interesse eifrig durch Sammlung von Liebesgaben in Gestalt von Nickelmünzen auszunutzen. Das Kind ist in das Treptower Standesregister unter dem Namen Josephine Berolina Augusta eingetragen worden und wird von den Angehörigen kurzweg „Berlina" ge-

Digitized by Google

erscheint, wenn sich ihre Rentabilität mit unzweifelhafter Genauigkeit in der bestimmten Ziffer von wenigstens 4 Proz. Verzinsung des Anlagekapitals berechnen läßt, und daß ein Land dem sicheren Ruine entgegensteuere, wenn die von ihm erbauten Bahnen nicht sofort in den ersten Jahren die erhofften Renten abwerfen. Nicht in dem Prozentsatze allein, der sich aus Einnahmen und Ausgaben ziffermäßig berechnen läßt, liegt der Werth einer Lokalbahn, er liegt auch in der Steigerung des Verkehres auf den Hauptbahnen und vornehmlich in der Hebung des allgemeinen Volkswohlstandes. Deshalb müssen aber auch an der Förderung der Lokalbahnen alle jene Faktoren sich betheiligen, denen dieser Werth zugute kommt. Die sächsischen Schmalspurbahnen bieten auch hierfür ein beredtes Beispiel.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidungen. (Nachdruck verboten.)

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes wurde der Wagenwärter August Sackel am 13. Mai 1896 vom Landgericht Thorn zu 3 Monaten Gefängniß verurtheilt. Am 15. Juli 1895 hatte der Lokomotivführer Flemming einen Zug von Bromberg nach Osterode zu führen, beim Passiren des Bahnhofes Thorn gelang es ihm nun nicht, den Zug zum Halten zu bringen, die Maschine fuhr vielmehr glatt durch, da die Luftbremse nicht funktionirte. Die angestellte Untersuchung ergab nun, daß der Angeklagte Sackel, der als Bremswärter thätig war, die Verkuppelung des Bremsapparates ausgeschaltet hatte, ohne jedoch davon Meldung zu machen. In der Hauptverhandlung konnte nicht festgestellt werden, ob der Angeklagte dies aus berechneter Chicane oder aus grober Fahrlässigkeit gethan habe. Der Angeklagte legte gegen das Urtheil Revision ein, welche vom Oberreichsanwalt für begründet erklärt wurde. Ein Verstoß der Vorinstanz wurde darin erblickt, daß die That unter dem Gesichtspunkte der Vorschriften über die Luftdruckbremse beurtheilt worden sei, die doch erst am 1. Juli 1895 für die betreffende Linie in Kraft getreten seien, während die That 14 Tage früher, am 15. Juni, sich ereignete, also noch in die Zeit der Giltigkeit der Vorschriften über die Anwendung der Handbremse fiel. Nach der letzteren würde event. eine mildere Beurtheilung der Sache Platz zu greifen haben, da die Ausschaltung der Verkuppelung bei der von den einzelnen Bremsern bedienten Handbremse nicht so folgenschwer werden konnte, als bei der lediglich vom Lokomotivführer bedienten Luftdruckbremse. Das Reichsgericht verwarf jedoch die Revision des Angeklagten, da an dem grob fahrlässigen Verschulden des Angeklagten dadurch gar nichts geändert werde.

Die Ueberfüllung einer Wagenklasse gewährt keinen Anspruch auf Mitnahme in einer höheren Klasse. Der Kaufmann August Schardt und mehrere Genossen wurden am 22. Januar 1896 vom Landgericht Frankfurt a. M. zu Strafe verurtheilt. Am 25. Aug. 1895 hatte der Turnverein „Vorwärts" in Bockenheim den Besuch eines Gießener Vereins, der am Abend von acht Mitgliedern zum Bahnhof begleitet wurde. Die Gießener Turner hatten Billets auf 4. Klasse, die Bockenheimer überhaupt keine. Auf die Anweisung eines Schaffners: 4. Klasse hinten einsteigen! riefen einige Gießener Turner: die vierte Klasse ist schon besetzt! und machten Miene, einige noch leere Wagen der dritten Klasse zu stürmen. Hierbei kam es nun zu einem Handgemenge mit den Bahnbeamten, die das eigenmächtige Vorgehen der Turner aus Gießen zu verhindern suchten, auch die Bockenheimer Begleiter der Gießener griffen aktiv mit ein, so prügelte z. B. der Angeklagte Schardt einen Schaffner ohne weitere Präliminarien durch, während andere sich eines Zugführers annahmen und denselben mörderlich durchbläuten. Natürlich trugen auch die Bahnbeamten ihr Schicksal nicht mit Geduld, sondern hieben auch gehörig zu; so zerprügelte ein Schaffner an dem Angeklagten Schardt eine Laternenstange 2c. Das Gericht konstatirte zunächst, daß die vierte Klasse noch gar nicht besetzt gewesen sei; allerdings hätten Leute auf den Trittbrettern und auf der Plattform herumgestanden, doch sei darinnen in den Wagen noch Platz genug gewesen. Zum Ueberfluß seien am Schlusse sogar noch einige ganz leere Wagen vierter Klasse gewesen. Selbst aber wenn diese Wagenklasse überfüllt gewesen wäre, seien die Angeklagten noch gar nicht berechtigt, die Oeffnung der dritten Klasse zu verlangen. In der Revision der Angeklagten gegen das Urtheil, die vom Rechtsanwalt beim Reichsgericht Justizrath Schultze vertreten wurde, wurde zunächst geltend gemacht, daß es zur Zeit auf dem Bockenheimer Bahnhofe keine Bahnsteigsperre gegeben habe, die Angeklagten also berechtigt gewesen seien, sich auf dem Perron aufzuhalten. Thatsächlich wurde noch angeführt, die Schlägerei sei erst durch das Bahnpersonal veranlaßt worden, indem ein Schaffner dem Angeklagten seine Laterne ins Gesicht gehalten habe, um die Persönlichkeit festzustellen, obwohl dem Schaffner dieselbe bekannt gewesen sei. Darauf habe nun der Angeklagte die Laterne zerschlagen und so sei die Prügelei entstanden. Infolgedessen sei aber das Anleuchten nicht als eine Amtshandlung anzusehen. Das Reichsgericht verwarf jedoch die Revision.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. Zur Erhöhung der Beamtengehälter wird weiter Folgendes bekannt: Wenn die finanziellen Voraussetzungen sich erfüllen, von denen die Erhöhung der Beamtengehälter in Preußen abhängt, soll diesmal ein anderes Verfahren eingeschlagen werden, als bei den Gehaltserhöhungen der Jahre 1873/74 und 1890/91. Damals begnügte man sich, den Gesammtbedarf für die Gehaltsverbesserungen in einer Summe im Etat auszubringen, die Grundsätze, von denen bei der Verwendung ausgegangen werden sollte, darzustellen und dem Landtage zur Zustimmung vorzulegen. Die Einzeleinarbeitung in die Etats wurde aber dem Staatshaushaltsetat des nächsten Jahres vorbehalten. Jetzt soll zwar auch neben der Gesammtsumme des Mehrbedarfs bei den Gehaltsverbesserungen der ganze Plan der Gehaltszulagen dem Landtage zur besonderen Beschlußfassung unabhängig von der Etatsberathung vorgelegt werden. Aber diese Vorlegung soll so

---

nannt. Die Mutter ist zwei Stunden nach der Geburt bereits wieder wohlauf gewesen und hatte am Montage den ersten Kameelritt wieder unternommen.

Links von der Oase erhebt sich die Pyramide von Gizeh, ein sehr hübsches und imposantes Gebilde der Plastik und Malerei. Völlig in das Pharaonenland versetzt konnte man sich fühlen, als einige Beduinen dieselbe in ihrem unteren Theile erstiegen. Zur Spitze führt ein Aufzug, dessen Benutzung 20 Pfg. kostet. Ueberhaupt kann man in Kairo hübsches Geld los werden. Mit der Mark Eintrittsgeld bezahlt man ja nur den Zutritt im Allgemeinen, alle besonderen Darbietungen müssen besonders honorirt werden. In der Straße Bab el Chorâyib klingelte ein Araber herum, dabei mit heiserer Stimme zum Besuch des Bauchtanzes einladend. Er rief ununterbrochen: „Bauchdaanz — Daanzbauch!" und da mir die Sache interessant schien, weil ich schon viel darüber gelesen hatte, so blechte ich die 50 Pfennige Eintritt und trat ein. Der Saal oder die Halle war nur matt erleuchtet, echt orientalisch ausstaffirt, mit 2 Reihen Sitzbänken in der Mitte, zwischen welchen kleine runde Tischchen standen, und türkische Divans an den Wänden ringsherum. Die Bühne im Hintergrunde war nur von einer rothen Ampel erleuchtet und nur mit Divans an den Wänden ausgestattet. Auf dem letzteren hockte seitwärts ein Musikantenpaar, wovon der Eine eine Art Rohrpfeife blies, während der Andere ein Tambourin bearbeitete. Die „Tänzerinnen" waren zwei echte Orientalinnen mit angenehmen Gesichtern und üppigen Wuchses! Die Eine saß mit untergeschlagenen Beinen auf dem Divan, die Andere tanzte. Das Kostüm der Damen bestand aus einem ganz kurzen Jäckchen, welches eigentlich nur die Büste umschloß, während ein kurzes Röckchen den Unterleib von der Hüfte bis zur Wade verhüllte. Selbstredend war der übrige Körper durch Trikot verhüllt. Nach einer sehr eintönigen Melodie, die sich endlos wiederholte, wurde nun der Bauchtanz ausgeführt, der darin bestand, daß die Tänzerin zierliche Tanzschritte machte und dabei den Bauch in eigenthümliche Zuckungen versetzte. Einmal gingen diese Zuckungen von oben nach unten, dann wieder umgekehrt oder von hinten nach vorne, wobei die „Almeh" rasche Drehungen und Wendungen ausführte. Hin und wieder bewegte sie auch nur die Brüste, daß es aussah, als ob sie vom Fieber geschüttelt würde, oder sie machte nur rhythmische Bewegungen des Kopfes. Jedenfalls erfordert der Tanz eine ganz besondere Gymnastik und dürfte schwerer auszuführen als anzusehen sein. Im Ganzen ist der Eindruck kein übler und da sich die „Almeh's" ernst und würdig betragen, verläßt man mit einer gewissen Befriedigung das Haus und wünschte nur, daß man der Produktion einen etwas gefälligeren Namen geben möchte.

Von den Almeh's ging ich in das Orientalische Theater am Khedivialplatze und ließ eine Pantomine über mich ergehen, die für 30 Pfg. Eintrittsgeld den Raub und Verkauf einer Haremsdame an einen reichen Türken mit obligatem Rachekampf des betrogenen Gatten, eines grimmigen Arnauten, schließlicher Versöhnung und Bezahlung reichen Lösegeldes darstellte, und widmete mich dann noch eine Zeitlang dem stets wechselnden, höchst lehrreichen Straßenbilde. Das stetige bunte Durcheinander der verschiedensten orientalischen Völkerstämme giebt ein so fesselndes

Digitized by Google

zeitig erfolgen, daß nach erzielter Verständigung mit dem Landtage die sämmtlichen neuen Gehaltspositionen im Einzelnen bereits in den Entwurf des Staatshaushaltsplanes für 1897/98 eingearbeitet werden können. Es wird also gegebenenfalls der nächste Etat das vollständig abgeschlossene Bild der Neuordnung sämmtlicher bisher nicht berücksichtigter Beamtengehälter bringen. Zu diesem Zwecke soll der Landtag möglichst früh, vielleicht schon Ende des Monats Oktober und jedenfalls vor dem Reichstage einberufen werden, während die Vorlegung des Etats wie bisher, frühestens für die zweite Hälfte des Monats Januar in Aussicht genommen ist, unter Umständen auch noch etwas später erfolgen könnte. Man nimmt an, daß alsdann die parlamentarischen Verhandlungen über die Gehaltsverbesserungen vor der Weihnachtspause zum Abschluß gelangen können, so daß bei Anspannung aller Kräfte die entsprechende Gestaltung der Einzeletats noch zeitig genug erfolgen kann, um die Vorlegung des Etats zu dem bezeichneten Zeitpunkte oder spätestens einige Tage danach zu ermöglichen. — Die Verhandlungen über eine anderweite Festsetzung der Wohnungsgeldzuschüsse sollen nunmehr zwischen den betheiligten Rechts- und Staatsbehörden einerseits und dem Reichsschatzamt bez. dem Finanzministerium andererseits abgeschlossen sein. Der Plan, die Wohnungsgeldzuschüsse erheblich aufzubessern, sie aber voll nur an Beamte und Unterbeamte mit Hausstand, an solche ohne Hausstand nur zur Hälfte zu zahlen, soll an dem Widerspruche des Finanzministers gescheitert sein. —

Prüfungswesen.

Württemberg. Höhere Eisenbahndienstprüfung 1896.

Volkswirthschaftslehre.

1. Welche Theorie der Bevölkerung hat Malthus aufgestellt, wie ist diese Theorie zu beurtheilen?
2. Was versteht man unter Kredit, welche wirthschaftliche Bedeutung kommt ihm zu, welche Hauptarten des Kredits giebt es?
3. Die geschichtliche Entwickelung und die gegenwärtige Gestalt des Sozialismus sind zu erörtern.

Finanzwissenschaft.

Wie ist die Besteuerung des Salzes zu beurtheilen, wie ist sie in Deutschland gesetzlich geregelt?

Staats- und Verwaltungsrecht.

1. Die Einberufung, Vertagung, Entlassung und Auflösung der Ständeversammlung in Württemberg.
2. Die Kreisregierungen und Oberämter in Württemberg, ihre Stellung und Geschäftsaufgabe.

Privatrecht.

1. Bedingung; Begriff und Arten der Bedingungen; ihr Einfluß auf die Wirksamkeit der Rechtsgeschäfte?
2. Das Darlehen; Unterschied von der Leihe.

Volkswirthschaftspflege.

1. Welche Gründe sprechen für die Ueberweisung der Eisenbahnen an die Gemeinwirthschaft?
2. Die verschiedenen Währungssysteme sind anzugeben und zu würdigen.
3. Die Arten und die Bedeutung der Agrarzölle sind zu erörtern.

Etats-, Kassen-, Rechnungswesen.

Die Regelung des Kassen- und Rechnungswesens der Eisenbahnstationen ist in den Haupgrundzügen darzustellen.

Civilprozeß.

1. Begriff und Wirkung des gerichtlichen Geständnisses.
2. Prozeßbevollmächtigte und Anwaltszwang; Umfang der Prozeßvollmacht.

Strafprozeß.

1. Was bestimmt die Strafprozeßordnung über die Durchsuchung;
2. über das Verfahren nach vorangegangener polizeilicher Strafverfügung.

Strafrecht.

1. Die Theilnahme nach den Bestimmungen des deutschen Strafgesetzbuches.
2. Die falsche Anschuldigung.

Eisenbahnkunde (administrativer Theil).

1. In wie fern ist eine Reform des Personentarifs angezeigt und in wie weit würden etwa bei einer solchen Tarifreform die bestehenden besonderen Fahrpreisermäßigungen zu beseitigen sein.
2. Es soll die Frage der Einführung der Stückgutbeförderung in beschränktem Umfang von und nach Haltepunkten erörtert werden.

Eisenbahnkunde (technischer Theil).

1. Warum baut man Schmalspurbahnen? Diese Frage ist in technischer Hinsicht näher zu erörtern und durch Zahlenangaben zu begründen.
2. Welche Grundsätze sind bei den Bremsvorrichtungen der Eisenbahnfahrzeuge maßgebend, welche Anforderungen werden an eine solche Einrichtung gemacht und wie sind die durchgehenden automatischen Bremsen eingerichtet?

Relation.

Unregelmäßigkeiten bei Personenzug 9 am 14./5. 1895 Strecke Thamm—Asperg anläßlich einer Gleissperre. (= Zeit $3^1/_2$ Stunde.)

Zeit für jede Frage (exkl. Relation) 1 Stunde.

Sprachen nur mündlich (Konversation). — Französisch obligatorisch. — Englisch und Italienisch erwünscht.

Baden. Berichtigung. Die Prüfungsaufgabe Nr. 4 zu „F. Telegraphenwesen" auf Seite 351 d. Bl. ist nicht richtig zum Abdruck gekommen. Dieselbe sei daher hiermit noch einmal mitgetheilt:

4. Folgendes Telegramm ist vorschriftsmäßig in ein Formular zu übertragen, zu taxiren und für die Abtelegraphirung vorzubereiten:

Renner, Beutmann's Nachfolger, Bergliestraße 12 4ter Stock, Straßburg (Elsaß).

Koffer I. B. A. zu 33,05 Frcs. und 10 Proz. Freigepäck mit „Helvetia" versenden.

Hüngerle aus Neckarbischofsheim,
z. Z. Hotel Monopol, Karlsruhe;

Bild für den Abendländer, daß man sich nur schwer losreißt. In dem Gewühle, welches sich bereits beim Eingange zu der rechts nach Norden abzweigenden „Sukkuirjeh," der eigentlichen Bazar- und Geschäftsstraße, bemerkbar macht, begegnet man Afrikanern in den verschiedensten Farbennüancen, vom hellen, fast kaukasischen Weiß bis zum Ebenholzschwarz des Sudan und Nubiens, hier Fellachen, die eigentlichen Arbeiter und Bauern Egyptens, dort Beduinen (el-bedawi), dann Araber, die Handelsbeflissenen und Handwerker, sowie Türken, Kopten, Armenier, Sudanesen, Nubier u. s. w. —

Nur ungern dachte ich an's Fortgehen, um die Kolonialausstellung noch in Augenschein zu nehmen, und nachdem ich noch im Arabischen Café ein Miniaturtäßchen „Mokka" für 20 Pfg. geschlürft und hierbei von dem Erzspitzbuben von arabischem Kellner mich um weitere 30 Pfg. hatte betrügen lassen, indem derselbe auf mein dargereichtes 50 Pfennigstück nichts herausgab, weil er sehr höflich wiederholt: „Is gut?" fragte und ich diese Frage auf die Güte des Kaffees beziehend, kräftig bejahte, worauf der Kerl sich schmunzelnd bedankte, besah ich mir noch die zur allgemeinen Benutzung gegen 20 Pfg. Reitgeld aufgestellten 10 weißen Mekkaesel, hörte noch ein Weilchen einer armenischen Kapelle zu, die in der Hauptsache aus Pfeifern bestand, deren Vorträge aber originell klangen, warf noch einen Blick auf die merkwürdigen Bauten dieser imitirten Hauptstadt Egyptens und wandte mich nach $3^1/_2$stündigem Aufenthalte in Kairo der Kolonialausstellung zu. Die „tanzenden Derwische" in der Muayad-Moschee habe ich leider zu besuchen versäumt. Deren Anwesenheit wurde mir erst später durch das Programm klar, nachdem ich schon längst fort war. Es gab eben zu viel zu sehen, doch tröste ich mich damit, daß „Kairo" nächstes Jahr zur Ausstellung nach Leipzig kommen soll. —

So großartig „Kairo" veranlagt ist, so großartig und umfangreich ist auch die Kolonialausstellung. Diese erste „Deutsche Kolonialausstellung" zieht sich vom Vergnügungspark am Südufer des sogenannten Karpfenteichs, eines ziemlich umfangreichen seeartigen Gewässers, entlang und ist mit Eingeborenen unserer Kolonien bevölkert. Das Eintrittsgeld beträgt 50 Pfennige. Die Ausstellung umfaßt sämmtliche Produkte der Kolonien, sowie die Exportartikel nach den Kolonien. Bald nachdem man die Kasse passirt, kommt man an die „Boma", das Negerdorf. Hohe Bambus- und andere Stangen bis zu 10 Meter Höhe sind dicht aneinander gereiht und mit Bastseilen verbunden, so daß sie einen unübersteiglichen Zaun bilden Von der Spitze vieler Stangen grinsen Todtenschädel herab als Ueberreste ebenso vieler erschlagener Feinde. Durch einen Thorweg kommt man zum inneren Ring, das erste „Tembe", einer hohen Lehmmauer mit Schießscharten und von dort zum zweiten „Tembe," einer etwas niedrigeren Mauer, woran sich das eigentliche Dorf der Eingeborenen schließt. Es sind hier in ebensoviel Einzelhäuser oder Hütten, dieselben haben jedoch alle Lehmwände, untergebracht eine Anzahl Massais vom Kilimandscharo, Suaheli's, Batanga und Neger aus Kamerun, sowie Togo-Neger. Die sämmtlichen Neger litten jedoch unter der Einwirkung unserer naßkalten Witterung, gingen sehr in Wolle und Leinwand verhüllt und zeigten wenig Lust, sich zu produziren. Die auf dem

Digitized by Google

Aufgabestation ist Karlsruhe (Baden) Bhf. Aufgeber wünscht, daß das Telegramm eigenhändig zugestellt werde und will die Gebühren für eine Empfangsanzeige bezahlen.

Lösung 36 W. = 2,30 Mk. + 0,20 Mk. (Bahnzuschlag) 2,50 Mk.

Technisches.

Versuche mit einem neuen Eisenbahnsignal. Einer Mittheilung des „Handelsmuseums" zufolge sind kürzlich auf der Lancashire und Dumbarton Eisenbahn bei Glasgow interessante Versuche mit einem neuen Eisenbahnsignal gemacht worden, dessen Zweck darin besteht, den Maschinenführer auch durch hörbare Signale auf eine etwaige Gefahr aufmerksam zu machen. Es ist nahe den Schienen eine gewöhnliche Signalstange mit einem Zahnrad angebracht, welches steigt, wenn das Signal auf „Frei", und fällt, wenn es auf „Gefahr" steht. Auf dem Maschinenführerstand ist ein kurzer Hebel mit ausgestrecktem Arm angebracht. Steht nun das Signal auf „Frei", so passirt dieser Hebel unter dem hochstehenden Zahnrade, ist jedoch das Signal auf „Gefahr" gestellt, so streift der Hebel das tiefstehende Zahnrad und fällt, wodurch eine Dampfpfeife geöffnet wird, welche in Folge ihres schrillen Pfiffes vom Maschinenführer nicht überhört werden kann. Außerdem erscheint noch eine rothe Scheibe an der Innenseite des Führerstandes. Wenn nöthig, kann der Fall des Hebels auch dazu benützt werden, um den Dampf abzusperren, die Bremse anzulegen und eine Glocke im Wagen des Zugführers in Gang zu setzen, und würde sich der Vortheil dieses Signalsystemes insbesondere bei nebliger Witterung bemerkbar machen.

Sachsen. Der fortschreitenden Entwickelung der Elektrizität in Sachsen wird von Seiten der höchsten Staatsbehörden fortgesetzt das regste Interesse entgegengebracht. Von hier aus wird der zunehmenden Bedeutung des elektrischen Betriebes bei den Straßenbahnen und in gewerkschaftlichen Etablissements die vollste Würdigung zu Theil, und mit Spannung verfolgt man die Ergebnisse der Elektrizitätswerke der Staatseisenbahnverwaltung. Es ist staatlicherseits schon lange geplant gewesen, den elektrischen Betrieb in ganz Sachsen einer behördlichen Kontrole zu unterwerfen. Von einer Zentrale aus, deren Sitz sich im königlichen Finanzministerium befindet, soll in Zukunft die Kontrole ausgeübt werden. Da sich das Signal- und Telegraphenwesen im Verein mit eben der Elektrizität namentlich im Eisenbahnbetriebe zunehmend verbreitet, so wurde bereits vom königlichen Finanzministerium in der letzten Ständeversammlung beantragt, den Vorstand der Betriebs-Telegraphen-Oberinspektion der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, dessen Dienstbereich das gesammte Staatseisenbahnnetz umfaßt, aus der zweiten Gruppe der wissenschaftlich gebildeten Beamten in die erste Gruppe derselben zu versetzen, was auch in der letzten Etatsperiode geschehen ist. Mit dieser Aufrückung erfolgte gleichzeitig die Ernennung des Beamten zum Betriebs-Telegraphendirektor. Diese Stellung versieht zur Zeit der Vorstand der Betriebs-Telegraphen-Oberinspektion, Betriebs-Telegraphen-Direktor Professor Dr. Ulbricht in Dresden, ein Oberbeamter der Staatseisenbahnverwaltung, der zugleich Vorlesungen in der Polytechnischen Hochschule hält. Mit Stolz erfüllt es nunmehr die sächsischen Eisenbahnkreise, zu vernehmen, daß dieser hervorragende Beamte dazu ausersehen ist, als königlicher Kommissar die Oberleitung über den gesammten elektrischen Betrieb in Sachsen zu übernehmen. In dem nunmehr der Vollendung entgegengehenden Bau des neuen Finanzhauses in Dresden werden gegenwärtig Bureaus für den neuernannten Kommissar und seine Beamten eingerichtet und Mitte September d. J. werden dieselben das neue Amt antreten. —

Ausland.

Schweiz. Von der Gotthardbahn. Mit lebhaftem Interesse fährt der Reisende auf der Gotthardbahn über das gewaltige Trümmerfeld von Goldau, das sich über eine Fläche von zwanzig Quadratkilometern ausdehnt als ein stummer Zeuge jener verderblichen Katastrophe vom 2. September 1806, die nahezu 500 Menschen dahinraffte. Drüben am Roßberg steht die abgerissene Bergwand so frisch und unverwittert, als wäre der gewaltige Bergsturz erst gestern erfolgt. Heute macht das imposante Trümmerfeld einen eigenthümlichen Eindruck auf den Besucher. Denn mitten in der unwirthlichen Steinwildniß des Bergsturzgebietes entsteht ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, in den neben der Gotthardbahn noch drei Bahnlinien einmünden. Nach bald hundertjährigen Lagern verschwinden die Felstrümmer, mächtige Vertiefungen werden ausgefüllt, Bahnhofsgebäude, Wohnhäuser und Hotels erheben sich, mit einem Wort, es entsteht eine völlig neue Ansiedelung auf dem mächtigen Grabe der fünfhundert Verschütteten. Ein neues Goldau, größer und schöner als das alte. Neues Leben blüht aus den Ruinen!

Schweden. Bahnbau. Im nördlichen Schweden wird der Bau einer Eisenbahn geplant, die von größter Bedeutung ist, da sie der Ausbeutung der Naturschätze, in erster Linie des Eisenerzes, dienen soll, die in jenen Landestheilen noch in ungeheuren Mengen ungenutzt liegen. Es handelt sich dabei um die Fortführung der bekannten Bahn Lulea-Gellivara, die erst die Förderung des Erzgebietes von Gellivara gestattete. Durch die Fortsetzung der Bahn zur norwegischen Grenze werden die Erzlager von Luossavara und Kirunavara erschlossen, die nach den vorgenommenen Untersuchungen die Reichthümer von Gellivara weit übertreffen. Ein Konsortium hat nicht nur die Konzession zum Bau der Bahn von Gellivara bis zur norwegischen Grenze, sondern auch gleichzeitig bei der norwegischen Regierung die Fortsetzung bis zum Ofotenfjord beantragt. Somit handelt es sich um die Verwirklichung der ursprünglichen Lulea-Ofotenbahn. Schon 1882 erhielt eine englische Gesellschaft die Genehmigung zum Bau einer solchen Linie. Sie kam aber nur zum Bau der Strecke von Lulea bis Gellivara, denn in Schweden erregt es Bedenken, daß die ganze Linie in ausländischen Händen sein sollte, und später wurde die Bahn vom Staat übernommen, der jetzt in der Lulea-Gellivarabahn eine der

---

Programm verzeichneten nationalen Kriegstänze bekam ich leider nicht zu sehen, da bei der ungünstigen Witterung eine Enthüllung des Körpers zu den Tänzen unthunlich war. Rauchend und schwatzend lungerten unsere dunkelbraunen und schwarzen Landsleute herum, indeß die Frauen eifrig kochten und buken. Am Besten gefielen mir die großen kräftigen Massai, denen auch unser Kaiser in Folge ihrer imposanten Erscheinung gut ist, sowie die Suaheli. Von letzteren ist kürzlich ein Mann gestorben und auf dem türkischen Friedhofe (die Suaheli sind Muhammedaner) bei Berlin beerdigt worden. Um den Todten haben die zur Leichenfeier gekommenen Stammesgenossen den üblichen Todtentanz auf dem Kirchhofe aufgeführt. Eine Anzahl an Lungenentzündung erkrankter Schwarzer befinden sich noch in der Charitee. Weniger gut gefielen mir die „Batangaleute", die durch den langen Aufenthalt in Berlin schon etwas sehr „kultivirt" schienen und aus deren schlechtem Deutsch man für uns nicht gerade Schmeichelhaftes heraushörte. Der eine dieser Batangamänner, ein starker Kerl mit frechem Gesicht und kolossal wulstigen Lippen, vor deren Größe man seine breitgedrückte Nase kaum erkannte, schlug uns, die wir das Innere seiner Behausung sehen wollten, die Thüre vor der Nase zu mit der höhnischen Bemerkung: „Neigierde! dumme L . . . r"! — Von dem Negerdorfe gelangt man in die „Araberstadt", ein groß angelegter Platz mit arabischen Gebäuden, in deren hinterstem Theile sich der Kraal der Hottentotten und Hereros befindet. Diese schienen aber ebenfalls mißgestimmt zu sein, denn es zeigte sich nur einmal ein altes Hottentottenweib und ein Herero. Letzterer war ein kräftiger schlanker Mann von fast graublauschwarzer Färbung, der in europäischer Kleidung steckte. Die Kanoes unserer Südseeinsulaner, von denen keine lebenden Vertreter da waren, sowie zahlreiche Götzenbilder und massenhafte andere Gegenstände vervollständigten das Bild unserer Kolonien und so nahm es denn nicht Wunder, daß ich 2 Stunden für diese sehenswerthe Ausstellung gebraucht hatte, die, wollte man Spezialstudien treiben, ebensoviel Wochen zu ihrer Besichtigung erfordern würde. (Schluß folgt.)

Humoristisches.

Bauernschlauheit. Aus der Pfalz wird folgendes Geschichtchen erzählt, das sich auf der Bahnstrecke Kaltenbach-Zweibrücken ereignet hat: Ein biederer Bauersmann stieg mit einem bereits zur Jungfrau herangereiften Mädchen in einen Wagen dritter Klasse ein. Zur Verwunderung der Fahrgäste ließ sich die Jungfrau auf den Schooß des Landbewohners nieder, obwohl noch hinreichend Platz in der Abtheilung vorhanden war. Sehr rasch sollte indeß Aufklärung folgen. Als der Schaffner die Fahrkarten verlangte, zog Jener aus seinem Geldbeutel ein einziges wohl verwahrtes Billet. Auf die Anfrage nach der zweiten Karte erhielt der Schaffner zur allgemeinen Erheiterung die Antwort: „Sie werre enschulige Herr Kundukteur, ich hunn gemeent, Kinner, wu mer uff de Schooß nemme kann, wäre frei." Auf Station Biebermühle mußte selbstverständlich unser Bäuerlein für sein „Kind", das sich nun aber auf eigenem Platz breit machte, einen Fahrschein nachlösen.

Digitized by Google

ergiebigsten Bahnen besitzt. Die geplante neue Verbindung beträgt von Gellivara bis zum Erzgebiet von Kirunavara 105 Kilometer, von hier bis Ofoten 181 Kilometer, wovon 41 Kilometer auf Norwegen entfallen. —

Eisenbahn-Freimarken in Belgien. Die belgische Eisenbahn-Verwaltung hat vom 15. Juni ab für Bahnsendungen von mehr als 5 bis 10 Kilogramm im inneren Verkehr Eisenbahnfreimarken eingeführt. Die einheitlichen Gebühren nach allen Stationen betragen für Expreßsendungen (nach Tarif 1) 1 Frank, für beschleunigte Sendungen (nach Tarif 2) 60 Centimes. Ausgeschlossen sind: 1. Sendungen, deren Abholung in der Wohnung verlangt wird, 2. solche, auf die Vorschuß genommen wird, 3. Sendungen, für die ein Interesse an der Lieferung versichert wird, 4. sperrige Güter, deren wirkliches Gewicht höher als $6^2/_3$ Kilogramm ist, 5. Sendungen, die mit mehr als 200 Franks Nachnahme belastet sind, 6. solche, die nicht bei der Aufgabe frankirt werden, und 7. solche, die Geld, Kunst- und Werthgegenstände enthalten.

Das Eisenbahnnetz auf der Insel Ceylon, das durchweg von der Hauptstadt Colombo in das gebirgige Innere der Insel führt, umfaßt gegenwärtig vier Linien in einer Gesammtlänge von 425 Kilometer. Vor der Zerstörung der Kaffeepflanzungen durch den Kaffeerost im Jahre 1876 verzinsten sich die Eisenbahnen, die sämmtlich von der Regierung gebaut sind, theilweise mit über 10 Proz., durchschnittlich mit $6^2/_3$ Proz. Seitdem ist der Betriebsgewinn auf 3 Proz. des Anlagekapitals gefallen. Die Bahnen haben, wie die ostindischen, die Breitspur von 1,676 Meter. Es kommen Steigungen von 1 : 44 und Krümmungen mit 100,6 Meter Halbmesser vor. Die Schienen sind aus Stahl und wiegen 35,7 Kilogramm für den laufenden Meter; die Schwellen sind meist aus kreosotirter norwegischer Kiefer. Die Eisenbahnbrücken bestehen aus Eisen; Tunnel mußten vielfach gebohrt werden. Die Betriebsbeamten sind Eingeborene mit Ausnahme der Lokomotivführer. Die Zugsgeschwindigkeit beträgt stündlich 32,2 Kilometer in der Ebene und 19,3 Kilometer im Gebirge.

Personalnachrichten.

Sachsen. Ein hochgeachteter, allgemein geschätzter Beamter der Königl. Sächs. Staatseisenbahn-Verwaltung, der Vorstand des statistischen Eisenbahnbureaus in Dresden, Rechnungsrath Johann Ferdinand Ulbricht, scheidet demnächst aus dem Staatsdienste, um nach jahrzehntelangem, treuen Wirken in den wohlverdienten Ruhestand zu treten. Der Genannte ist auf dem Gebiete der Eisenbahnstatistik eine Kapazität, seine Rathschläge und durchgreifenden Reformen in Bezug auf Einführung von statistischen Tabellen u. s. w. haben auch bei fremden Eisenbahnverwaltungen bahnbrechend gewirkt, und zahlreiche Verbesserungen und Neuerungen im Rahmen der Eisenbahnstatistik sind auf unmittelbar vom Rechnungsrath Ulbricht erlassene Direktiven zurückzuführen. Noch vor Kurzem bearbeitete derselbe mit dem Oberfinanzrath Ledig der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnverwaltung auf direkte Veranlassung des Finanzministeriums ein hochinteressantes Werk: „Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen". Der Scheidende ist eine äußerst beliebte Persönlichkeit; sein reiches Wissen stellte er in uneigennütziger Weise in den Dienst der Allgemeinheit und zwar durch lehrreiche Vorträge auch im „Verein der Beamten der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen." Das Beamtenpersonal des statistischen Bureaus in Dresden wird dem scheidenden Chef ein bleibendes Andenken bewahren, der es jederzeit verstanden hat, sich die Liebe und Achtung seiner Untergebenen im reichsten Maaße zu erwerben. Se. Majestät König Albert verlieh dem Herrn Ulbricht anläßlich seines Scheidens aus dem Staatsdienste das Prädikat „Hofrath" in der 4. Klasse der Hofrangordnung. —

Vermischtes.

Eisenbahnunfall. Der Güterzug 601 der Strecke Mannheim-Basel ist am 22. d. Mts. früh 3 Uhr in Heidelberg auf einen Güterzug der Main-Neckarbahn aufgefahren. Beim Zusammenstoß wurde, der „N. Bad. Landesztg." zufolge, ein Wagenwärter der Main-Neckarbahn getödtet und ein Bremser schwer verletzt. Vom badischen Personal wird der Zugführer als verwundet gemeldet. Der entstandene Materialschaden ist bedeutend. Alle durchgehenden Züge erlitten infolge des Unfalles große Verspätungen.

Ueber die Unfallgefahr auf deutschen und englischen Eisenbahnen enthält ein in der „Zeitschrift für Versicherungswesen" veröffentlichter Aufsatz einige vergleichende Angaben, die wir zur Ergänzung unserer Mittheilungen in Nr. 29 über Eisenbahn-Betriebsunfälle wiedergeben. Nach den amtlichen Ermittelungen ist die Sicherheit der Reisenden in Deutschland wesentlich größer als in England. In dem 15jährigen Zeitraum 1880/81 bis 1894/95 verunglückten durchschnittlich jährlich von 1 Million Reisenden überhaupt in Preußen 0,52, in Deutschland 0,61, dagegen in England 2,22; bezüglich der unverschuldet Verunglückten (Getödteten und Verletzten) sind die Zahlen: 0,29, 0,39 und 0,97. Der englische Durchschnittswerth der überhaupt Verunglückten übersteigt mit 2,22 selbst die höchste bei den deutschen Eisenbahnen vorkommende Zahl von 1,87 (1882/83 Eisenbahnunfall bei Hugstetten) um ein Beträchtliches; auch die englische Zahl der unverschuldet Verunglückten (0,97) wird nur von den deutschen Zahlen des genannten Unfalljahres zum Teil um ein Geringes überschritten, sonst aber in keinem Jahre erreicht. Die erheblich größere Sicherheit, deren sich die Reisenden auf den deutschen Eisenbahnen, besonders auf den preußischen Staatsbahnen, gegenüber den englischen Bahnen erfreuen, kann kaum durch die geringere Verkehrs- und Betriebsdichtigkeit der deutschen Bahnen erklärt werden. Denn einmal zeigt sich überall, besonders auch in England und vorzugsweise in der Zahl der Unfälle, trotz wachsender Dichtigkeit des Betriebes, eine Abnahme der Unfallgefahr als Folge der stetig vervollkommneten Anlagen und Einrichtungen. Zum Zweiten ist die Verkehrsdichtigkeit im Personenverkehr auf das Zugkilometer bei den preußischen Staatsbahnen überhaupt nicht mehr wesentlich niedriger als auf den englischen Bahnen, auf denen sie in den letzten 15 Jahren bei geringen Schwankungen nur noch eine unwesentliche Zunahme zeigt. Man wird daher wohl die größere Sicherheit der deutschen Eisenbahnen auf vollkommenere Einrichtungen, vielleicht auch auf die größere Zuverlässigkeit unserer Angestellten mit ihrer für den Eisenbahndienst besonders werthvollen militärischen Schulung zu setzen haben. Hinsichtlich unserer Betriebseinrichtungen sei darauf hingewiesen, daß wir auf dem Gebiete der Weichen- und Signalsicherungsanlagen, wie des Signalwesens überhaupt, die Engländer in einigen nicht unwichtigen Punkten überflügelt haben.

Eine Luftballon-Bergbahn ist das Neueste auf dem Gebiete der Verkehrstechnik. Ihr Erfinder, Volderauer, hat von dem Salzburger Mechaniker Brakebusch ein Modell herstellen lassen. Die mit diesem vorgenommenen Versuche im verkleinerten Maßstabe versprechen den besten Erfolg; man fährt mit Gegenwind bei einem Auftrieb von einigen Kilogramm mit nur ungefähr 20 Proz. Steigung die größten Kurven ohne jeden Anstand. Die Anlage einer derartigen Bergbahn soll verhältnißmäßig billig und die Betriebskosten nur geringe sein, indem eine nur einmalige Füllung des Ballons für die ganze Saison ausreicht.

Die Arbeitszeit bei den verschiedenen Nationen beträgt im Durchschnitt 267 Tage in Rußland, 278 in England, 290 in Spanien, 295 in Oesterreich, 298 in Italien, 300 in Bayern und Belgien, 302 in Sachsen und Frankreich, 303 in Dänemark, Schweden und Norwegen, 305 in Preußen, 308 in Holland und Vereinigte Staaten, 312 in Ungarn. Aus diesen Zahlen kann man schließen, daß die Zahl der Arbeitstage in einem Lande mit dem Nationalreichthum in keinem Zusammenhange steht.

Briefkasten.

W. in J. Die Ausstattung der Anwärter zum Subaltern-Beamten mit Lehr- und Hilfsmitteln für die Dienstprüfung ist mit wenig Ausnahmen noch eine recht unzulängliche. Eigentliche Lehrbücher, vor Allem behördlich überwachte und vorgeschriebene, giebt es unseres Wissens überhaupt nicht. Die betr. Anwärter sind zumeist auf Selbsthilfe angewiesen, die ihnen hier und da durch die Vereine erleichtert wird. Auch Ihrem Verein möchten wir eine dahingehende Thätigkeit empfehlen. Weiteres brieflich. — **H. W.** Erhalten und angenommen. Dank und Gruß! — **P. in —g.** Die Angelegenheit wird mit aller Vorsicht behandelt. Diskretion selbstverständlich. — **A. F.** Es liegt vielleicht nur ein Schreibfehler in der betr. Zuschrift vor. Wir empfehlen Ihnen nochmalige Anfrage. — **B. in St., E. in R.** In vorliegender Nummer erledigt. — **St. in K.** Der Spar- und Vorschußverein der Badischen Eisenbahn-Beamten hat bereits 1978 Mitglieder. Die Angabe von 178 in voriger Nummer beruht auf einem Satzfehler.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer liegen die Prospekte 1. der durch ihre Fabrikate unter den Herren Verkehrsbeamten in allen Theilen Deutschlands bereits gut eingeführten Holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik **Joh. Kirking** in **Orsoy**, und 2. der **Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft**, Berlin W., Französische Straße 15, bei, worauf wir unsere verehrl. Leser noch besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894. **Silberne Medaille** Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine **„Germania"** mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine **„Berolina"** mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. 5 bis 50.
Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar., **Petroleumkocher, Kinderwag.**, Gartenmöb. Kindermöbel, **Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin.** etc. liefert
Ferd. Rausch-Wutha, Thür.
Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.
Katalog umsonst und postfrei.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** etc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien etc. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.
Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und Kautionen. Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Pianinos

von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., Seydelstr. 20.
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh**

Das in jeder Beziehung denkbar beste **Pianino** liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von **J. Schmey,**
Berlin SW., Puttkamerstr. 12
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung 20 Jahre Garantie!

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von 0,75, 1,00, 1,50 Mk. das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Inhalt: Eine abweichende Meinung zur Beamtenfrage. — Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verkehrs-Beamten. — Prüfungswesen. — Technisches. — Ausland. — Personalnachrichten. — Feuilleton: Zu den Spezialitäten der Berliner Gewerbe-Ausstellung. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Zu Nr. 35. Leipzig, den 27. August 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Pörrienstraße 3, erbeten.

Vom VI. Verbandstag.

Noch Einiges vom Kommersabend. — Der Ausflug nach Potsdam. — Schlußbetrachtung.

Bevor wir über den allen Theilnehmern gewiß in unvergänglich schöner Erinnerung bleibenden Ausflug nach Potsdam berichten, erübrigt es sich, über den Festkommers in der Philharmonie am Vorabend noch Einiges nachzutragen.

Nur kurz haben wir in voriger Nummer der Festrede des Herrn Stationsassistent Scharr gedenken können. Um aber das Bild, das wir von diesem denkwürdigen Abend zu geben haben, zu einem möglichst vollkommenen zu gestalten, sei dieselbe noch hier in ihren Hauptzügen wiedergegeben:

Deutsche Brüder, legt zum Bunde
Hand in Hand nach deutscher Art,
Stehet um das Bundeszeichen
Fest zu Schutz und Trutz geschaart.

„Mit einem herzlichen Willkommen! begrüße ich Sie, meine lieben Kollegen, die Sie aus allen Gauen unseres geliebten deutschen Vaterlandes und aus dem herrlichen Oesterreich zu uns in das Herz germanischer Lande geeilt sind, um hier auf dem historischen Boden der Mark Brandenburg, in der ehrwürdigen Kaiserstadt Berlin zum sechsten Male die Hand zum treuen Bunde zusammenzulegen. Welch herrliches Erringen! wie prächtig steht es da, das Gebäude des Verbandes, das einsichtsvolle Männer vor nunmehr 6 Jahren zu bauen begannen. Immer fester wird der Kitt, der uns aneinander bindet, und ich begrüße es herzlich, daß auch ein Vertreter unserer bayerischen Kollegen vom Flügelrade hier unter uns weilt. Möchte dieser das Zeichen sein, daß das einzige noch fehlende Glied in der Kette bald gewonnen werde, um dann mit Recht zu sagen: Von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt stehen die Glieder des Verbandes in treuer Eintracht Alle für Einen und Einer für Alle.

Wir wollen sein ein einig Volk von Brüdern, uns trennen nicht in Noth und in Gefahr, das sei unser Wahlspruch, unser Prinzip. Fern von dem wogenden Meere der Politik, fern von jedem Klassen- und Rassenhaß wollen wir durch berechtigte Selbsthilfe das für uns, für unseren Stand, für unsere Familie zu erringen suchen, was uns als sehnsuchtsvolles Ideal in der dunklen Zukunft schlummert. Zeigen wir, daß das geflügelte Rad uns nicht nur als ein Symbol jäher athemloser Hast, sondern als Sinnbild schwungvollen Schaffensdranges, weltfreudigen Vorwärtsstrebens erscheint!

Noch sind keine 60 Jahre dahingegangen, seit die Eisenbahn, dieser mächtigste Kulturfaktor der Neuzeit, zu werden begann. Welch' zweifelndes Fragen zu jener Zeit! Welch' verwundertes Fragen zur heutigen Zeit! Die breitesten Ströme, selbst Meeresarme werden überbrückt, über unwegsamen Höhen der Alpen braust das Dampfroß an den tiefsten Abgründen vorüber, oder sucht sich einen Weg durch das Innerste der Berge. Die Eisenbahn, sie kennt kein Hinderniß.

Aber wie ist es mit den Eisenbahnbeamten? Es möge mir erspart bleiben, hierüber ein Klagelied zu singen, speziell über die preußischen Kollegen. Zerrissen, in faßt unzählige Theile getrennt, stehen sie da, jede Klasse separatistisch ihre eigenen Sonderinteressen verfolgend, sich einander sogar feindlich bekämpfend. Möchte auch für die preußischen Eisenbahn-Beamten bald die Zeit gekommen sein, wo sie, erfüllt von schwungvollem Schaffensdrange und freudigem Vorwärtsstreben sich zusammenschließen, um gemeinsam ihre idealen Ziele zu verfolgen. Immer strebe zum Ganzen, und kannst Du selber kein Ganzes bilden, als dienend Glied schließ' an ein Ganzes Dich an." Das ist der Grundgedanke unseres Verbandes. Es ist ein erhebendes Gefühl, die Vertreter von 20 000 Männern des Flügelrades in trauter Eintracht zusammen zusehen; uns trennt kein Markstein, keine Grenze.

Gleichwie unsere erhabenen Fürsten in treuer Freundschaft zu einanderstehen, wie sie ein Bündniß für alle Fährnisse des Lebens geschlossen haben, so wollen auch wir alle zu einander halten in allen Lagen des Lebens und des Berufes, wir wollen gemeinsam unsere hohen Aufgaben als Träger und Förderer der Kultur erfüllen, uns gegenseitig belehren und stützen und somit unseren Eisenbahnberuf zu einem der geachtetsten stempeln. Daß wir Alle von Nord und Süd, von Ost und West uns heute hier zusammenfinden können, ist aber die Friedensarbeit unserer erhabenen Fürsten. Möge Gottes reichster Segen über ihrem Bunde walten, möge der Friede die Lande unauflöslich aneinanderketten, das ist unser Wunsch, und so fordere ich Sie auf, mit mir einzustimmen in den Ruf: Se. Majestät der Deutsche Kaiser, Wilhelm II., Se. Majestät der Kaiser Franz Josef von Oesterreich, König von Ungarn und die erhabenen verbündeten Fürsten, die Schützer der Friedensarbeit, sie leben hoch!

Auch der Trinkspruch, welchen der Verbandsvorsitzende, Herr Eisenbahnsekretär Fischer-Chemnitz, der Kollegialität darbrachte, sei wegen seines eindrucksvollen Inhaltes noch etwas eingehender hier festgehalten. Ausgehend von dem Ausspruche Wellingtons während der Schlacht bei Belle Alliance: Ich wollte, es wäre Abend, oder die Preußen kämen, gedachte Redner der erfreulichen Thatsache, daß preußische Kollegen, wenn auch später, so doch nicht weniger willkommen zum Verbande hinzugekommen seien, um in den Dienst der Kollegialität zu treten. Die rechte Kollegialität könne nur dann gedeihen, wenn sie auf gegenseitiger Achtung und Werthschätzung beruhe und zwar nicht nur der Achtung der Gleichgestellten zueinander, sondern auch Derjenigen, die der Untergebene dem Vorgesetzten schulde und wie sie der Vorgesetzte dem Untergebenen als selbstverständlich entgegenzubringen habe. Aus einer solchen Kollegialität ergebe sich auch die rechte und beste, nämlich die natürliche Disziplin. — Daß das hierauf ausgebrachte Hoch auf die Kollegialität lebhaftesten Widerhall fand, berichteten wir schon in voriger Nummer. . . .

Am anderen Morgen 9 Uhr 20 Minuten brachte ein vollbesetzter Sonderzug die Theilnehmer des Verbandstags mit ihren Damen von Berlin-Lehrter Bahnhof nach Spandau, woselbst das Dampfschiff zur Fahrt nach Potsdam bereit stand. Gar bald hatte sich dasselbe bis auf das allerletzte Plätzchen gefüllt, und fort ging es bei schönem Sonnenschein unter den Klängen der Kapelle des Kaiser-Gardegrenadier-Regiments zur fröhlichen Fahrt auf der Havel und ihren herrlichen Seeen. Wer eine solche Fahrt noch nicht mitgemacht, der war auf das Angenehmste überrascht über die Schönheit und reichen Wechsel der Scenerie, welche die Seeen mit ihren grünbewaldeten Uferhügeln boten, aus denen bald ein freundliches Dorf, bald ein stillvolles Lusthaus malerisch hervorleuchtete; und ganz besonders fesselte der reizende Anblick von Schloß Babelsberg, der Pfaueninsel, des Marmorpalais und vieler anderer bezaubernder Punkte. Angesichts so vieler belebender Reize war denn auch die Stimmung der Festtheilnehmer während der mehrstündigen Fahrt bald die heiterste geworden, und als der Dampfer endlich bei Glienicke anlegte, traten Alle hochbefriedigt den Spaziergang durch den großartig angelegten und gepflegten Park nach Restaurant Sanssouci an. Das hierselbst bereit stehende Mittagsmahl machte dem Wirth alle Ehre, und wenn am Eingang in den Restaurationspark guirlandengeschmückte Plakate die Inschrift zeigten: „Willkommen deutsche Tischler!" so war das wohl weniger einem Versehen des Wirthes zuzuschreiben als vielmehr dem Umstande, daß die Tischler etwas mehr Werth darauf legen, sich auch nach Außen hin das erforderliche Ansehen zu geben; das Erheiternde bei der Sache war nur der Umstand, daß die guten Potsdamer geglaubt haben werden, der Festzug, der sich da um Mittag herum durch die Stadt bewegte, gehöre zum deutschen Tischlerkongreß. —

Beim Mittagsmahl eröffnete Herr Schlüsselberger-Wien

Digitized by Google

den Reigen der Trinksprüche mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. — Herr Syndikus Fränkel erinnerte unter Bezugnahme auf das Vorhaben, in der nahen Friedenskirche an dem Sarkophag des hochseligen Kaisers Friedrich einen Kranz niederzulegen, an die hunderttägige Regierung dieses Edlen, dessen Losungswort gewesen sei: „Furchtlos und beharrlich vorwärts". Das sei auch der Grundsatz des Verbandes, und dem Verbande gelte sein Hoch! — Herrn Stationsvorstand Herzog-Moabit war es vorbehalten, der engverbündeten mächtigen Reiche Deutschland und Oesterreich zu gedenken und ein Hoch auszubringen auf die Kaiser Franz Joseph und Kaiser Wilhelm II. mit den deutschen Bundesfürsten. — Der verdienstvollen Führer in unserem Verbande gedachte Herr Häfner-Karlsruhe, und Herr Fischer-Chemnitz brachte für die schönen Darbietungen zum Feste und dessen gelungenen Verlauf den Dank Aller zum Ausdruck. Sein Hoch galt den preußischen Kollegen von Berlin und Potsdam, worauf Herr Betriebssekretär Rehe als Vertreter der Ortsgruppe die Festtheilnehmer in Potsdam herzlich willkommen hieß. —

Nach aufgehobenem Mittagsmahl lag es den Mitgliedern der verschiedenen Landesvereine, soweit jene in Galauniform vertreten waren, ob, am Sarkophage Kaiser Friedrichs in der Friedenskirche einen Kranz niederzulegen. Derselbe, ein mächtiges Gewinde von frischem Lorbeerreis, war geschmückt mit zwei großen seidenen Schleifen in den Deutschen und Oesterreichischen Reichsfarben. Auf den Schleifen stehen die Worte: „Dem unvergeßlichen hochseligen Kaiser Friedrich. Gewidmet vom Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine." — Se. Majestät der Kaiser Wilhelm hat huldvollst Kenntniß genommen von diesem Akte der Pietät, und der Kranz wird sr. Zt. dem Hohenzollernmuseum zur dauernden Aufbewahrung überwiesen werden. — Wohl keiner der zahlreichen Theilnehmer hat es sich entgehen lassen, an dem Sarkophage, welcher die hehre Gestalt Kaiser Friedrichs, friedlich ruhend in ewigem Schlafe, in weißem Marmor ausgehauen trägt, Augenblicke ernster Weihe und wehmuthsvollen Gedenkens an den zu früh Dahingeschiedenen zu verbringen. —

Nach diesem erhebenden Akte wurde in verschiedenen Gruppen eine Besichtigung des Schloßparkes mit dem Ruhesitz des alten Fritz, „Sanssouci", und der sonstigen Sehenswürdigkeiten Potsdams vorgenommen, und am Abend trafen sich Alle, die nicht inzwischen abgereist waren, wieder im Restaurant Sanssouci zu gemüthlichem Beisammensein, das mit einem flotten Tänzchen endete. — Bei dieser Gelegenheit sprach Herr Stationsvorsteher Bethke im Namen des Berliner Bezirksvorstandes noch herzliche Worte des Abschieds, nicht ohne ein zuversichtliches „Auf Wiedersehen! ausgerufen zu haben. —

So schloß denn der 6. Verbandstag in schönster Harmonie. Uns liegt es nur noch ob, den herzlichsten Dank allen Denen auszusprechen, die zu seinem Wohlgelingen beitrugen; in erster Linie ist das der Berliner Bezirksverein und an dessen Spitze vor allen der verdienstvolle Vorsitzende Herr Scharr; dann gebührt aber auch großer Dank den zahlreichen von allen Windrichtungen herbeigekommenen Vertretern, welche in den Verhandlungen sowohl wie bei den sonstigen Veranstaltungen durch ihr verständnißvolles Eintreten für die Ziele des Verbandes gezeigt haben, wie ernst es ihnen um diese ist und wie sehr wir hoffen dürfen, noch Großes zu erreichen.

Möge der VII. Verbandstag, welcher, nachdem wir vor Kurzem die Freude hatten, den Elsaß-Lothringischen Landesverein in den Verband aufgenommen zu sehen, in Straßburg abgehalten werden wird, wieder einen Beweis dafür erbringen, daß wir vorwärtskommen und daß das Vertrauen, das von außen wie von innen her auf ihn gesetzt wird, nicht getäuscht wurde, sondern ein vollberechtigtes war. „Voll Dampf voraus!"

Nachtrag zu dem Bericht über die Verhandlungen.

Zu dem Berichte über die Verhandlungen des Verbandstages am 8. August (s. Vereinsnachrichten Nr. 33), zu Punkt 6 der Tagesordnung, geht uns vom Landesvorstand des Württembergischen Vereins die Mittheilung zu, daß eine Wiederholung der Preisaufgabe vom Karlsruher Verbandstag nicht beschlossen, sondern die Entschließung hierüber dem Verbandspreßausschuß unter Hinzuverwilligung von 500 Mark für den ersten Preis der zu stellenden Preisaufgabe überlassen wurde. Da auch der Verbandsvorstand sich dieser Auffassung anschließt, so ist der Bericht auf Seite 382 dementsprechend richtig zu stellen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.
Ortsgruppe Cüstrin und Umgegend.

Am 22. August wurde vom Vertrauensmanne des hiesigen Bezirkes eine Versammlung der Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover behufs Wahl eines Vorstandes und Festsetzung der Ortsstatuten einberufen. Der Verein zählt bis jetzt in Cüstrin und Umgegend 92 Mitglieder, denen noch mehr hinzutreten werden.

Die Versammlung wurde vom Vertrauensmanne, dem Stationsassistent Schibalk, mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser eröffnet. Nach kurzem erläuternden Vortrage wurde zur Erledigung der Tagesordnung geschritten.

Punkt 1 derselben, Wahl eines Vorstandes, fand dadurch Erledigung, daß Stations-Assistent Schibalk einstimmig zum Vorsitzenden gewählt wurde. Stellvertreter wurde Stations-Assistent Barraud. Zum Schriftführer wurde Stations-Assistent Daehne und als Stellvertreter Stations-Diätar Segeler, als Kassenführer Stations-Assistent Böttcher und als Stellvertreter Telegraphist Ohl, als Beisitzer Zugführer Demitrowitz und Lokomotivführer Hartwig und als deren Stellvertreter der Packmeister Knop und Bremser Gillert gewählt. Für das Jahr 1896 wurden außerdem die Stations-Assistenten Leitel und Schulz VI. zu Kassenrevisoren gewählt. Demnächst erfolgte die Festsetzung der Ortsstatuten und war hiermit die Tagesordnung erledigt. Das Schützenhaus zu Cüstrin 2 wurde als Vereinslokal bestimmt und beschlossen, jeden Donnerstag nach dem 1. eines jeden Monats Abends 9 Uhr eine Versammlung im Vereinslokale abzuhalten.

Nach Schluß der Versammlung blieben die zahlreich erschienenen Mitglieder noch längere Zeit in fröhlichster Stimmung beisammen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.
Ortsgruppe Crimmitschau.

In der am 6. August cr. stattgefundenen Monatsversammlung wurde die hiesige Ortsgruppe durch einen Vortrag des Herrn Stationsassistent Meyer erfreut. Derselbe sprach über: „Das deutsche Lied in den großen Jahren 1870/71". Ausgehend von den frühesten Zeiten des deutschen Volkes, von denen schon der Geschichtsschreiber Tacitus berichtet, daß die alten Deutschen ihre Kämpfe mit Kriegsliedern begannen, kam Redner dann auf die Jahre 1813/15 zu sprechen, wo das deutsche Volkslied den Patriotismus gehoben und viel, sehr viel zu der einmüthigen Erhebung des deutschen Volkes und endlichen Abschüttelung der Fremdherrschaft Napoleons beigetragen hat. Noch mehr entstanden Volkslieder in den großen Jahren 1870/71; welche große Wirkung und welche Beliebtheit hatte nicht das allbekannte Lied: „Lieb Vaterland, magst ruhig sein, fest steht und treu die Wacht am Rhein"! Redner brachte eine größere Anzahl Volkslieder, welche auf den Lauf der Ereignisse Bezug hatten, in ihren Anfängen zu Gehör und schloß seinen interessanten Vortrag mit dem Hinweis, daß die Eisenbahnbeamten, als im Dienste des Staates stehend, verpflichtet sind, echten und rechten Patriotismus zu pflegen. Zum Schluß wurde die Versammlung durch einen Gast mit dem Vortrag des humoristischen Gedichtes: „Der erste September im Himmel" erfreut. — Beiden Herren sei hier nochmals der Dank der Ortsgruppe ausgesprochen.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.
Bezirk Tübingen.

Der am Sonntag, den 16. August stattgehabte Familien-Ausflug unseres Bezirks-Vereins nach Urach hat sich zu einem wahrhaft glänzenden Tag für denselben gestaltet. In Metzingen, von wo aus zunächst die Fahrt nach der Wasserfall-Haltestelle angetreten wurde, hatte sich die stattliche Zahl von etwa 120 Theilnehmern, worunter viele Damen, eingefunden. Namentlich hatten verschiedene Herren des höheren Eisenbahndienstes und des Postfaches, an der Spitze der letzteren die Postamtsvorstände von Reutlingen und Metzingen, von unserer Einladung Gebrauch gemacht, was mit allgemeiner Freude bemerkt wurde.

In bester Stimmung ging es in zwei besonders reservirten Wagen auf der Ernstthalbahn nach der Wasserfall-Station, von wo aus die Wanderung nach dem Uracher Wasserfall dem herrlichen Thal entlang unternommen wurde. Der durch prächtiges Wetter begünstigte Spaziergang in dieser wunderbar schönen Gegend unserer schwäbischen Alb wird gewiß jedem Theilnehmer unvergeßlich bleiben. Der Wasserfall selbst, welcher sich z. Zt. in starker Mächtigkeit ergießt, bot ein herrliches Bild, und es kann ein Jeder, der Herz und Sinn für die Natur und ihre Schönheiten hat, sein glückliches Geschick nur preisen, welches ihn denselben bewundern ließ. — In Urach, in dem dazu ausersehenen Gasthof verging, bei mancherlei Reden, Gesang und allerlei Vorträgen die

Digitized by Google

Zeit nur zu rasch. Das ganze Arrangement war vorzüglich gelungen und es gebührt hierfür in erster Linie unserem Mitglied Stichling der Dank des Vereins. Ebenso schulden wir Frl. Pauline Meyer von Reutlingen für ihre schönen Klavier- und Gesangsvorträge besten Dank und sprechen die Hoffnung aus, daß die Dame uns noch oft die Freude des Wiedersehens und Mitwirkens bereiten möge!

Daß die Postkollegen sich zahlreich betheiligt haben, wurde durch Mitglied Kugel in würdigender Weise hervorgehoben und hat er im Sinne aller Mitglieder gesprochen, indem er die Herren zum Beitritt in den Verein aufmunterte. — So verlief der Nachmittag auf's Schönste, und es wird uns recht zur Befriedigung gereichen, wenn unser verehrter Landesvereinsvorstand Fränkel, der zu allgemeiner Freude mit Gemahlin erschienen war, und die von den Nachbarbezirken herbeigekommenen Kollegen eine freundliche Erinnerung an denselben bewahren. Es wäre recht schön, wenn dergleichen Veranstaltungen nicht gar so selten aufeinander folgten. Sie tragen so viel dazu bei, einen guten kollegialischen Geist zu wecken und zu pflegen und sie haben entschieden eine gute Wirkung auf das Schaffen im Beruf, der durch gute Harmonie der einzelnen Beamten um so Vieles erleichtert und freudiger erfüllt wird.

Besonders soll noch erwähnt sein, daß die Gewährung freier Fahrt auf der Ernstthalbahn für sämmtliche Theilnehmer nebst Familienangehörigen außerordentliche Freude hervorgerufen hat und sei auch an dieser Stelle der Direktion der Ernstthalbahn-Gesellschaft der verbindlichste Dank des Vereins ausgesprochen.

In allen Beziehungen können wir mit Befriedigung auf den schönen Tag zurückblicken und wollen mit dem in einem Toaste von Herrn Baurath Zimmer ausgesprochenen Wunsch schließen, daß der Verein alle Zeit wachsen, blühen und gedeihen möge.

Hessischer Landesverein der Eisenbahn-Beamten.

Am 15. August l. J. fand in Darmstadt eine gemeinschaftliche Sitzung des Vorstandes des Hessischen Vereins und des Darmstädter Vereins statt, in welcher die von der Kommission vorbereiteten Satzungen berathen und beschlossen wurden.

Hiernach werden sich die beiden Vereine vom 1. Oktober l. J. ab unter der Firma „Hessischer Landesverein der Eisenbahnbeamten" vereinigen. Der Darmstädter Verein hört von diesem Tage an auf ein selbständiger Verein zu sein, ebenso der Hessische Eisenbahn-Beamten-Verein; letzterer löst sich in verschiedene Bezirksvereine auf, während ersterer künftig den Bezirksverein Darmstadt bildet. Hinsichtlich der Zugehörigkeit zum Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine wird der Darmstädter Verein für das laufende Verbandsjahr die Verbands-Mitgliedschaft aufrecht erhalten. Die Aufnahme des neuen Landesvereins in den Verband soll auf 1. April nächsten Jahres beantragt werden. Das Vereinsjahr läuft vom 1. April bis 31. März; als erstes Vereinsjahr gilt die Zeit vom 1. Oktober 1896 bis Ende März 1897.

Der Hauptvorstand des Landesvereins, welcher seinen Sitz in Darmstadt hat, setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender:		Engau, Darmstadt,
2.	„	Appel, Wiesbaden,
1. Schriftführer:		Ferkinghof, Seligenstadt,
2.	„	Lichtenberger, Darmstadt,
1. Kassier:		Magnus, Alsheim,
2.	„	Petry, Darmstadt,
Beisitzende:		J. Weber, Darmstadt,
		Heußer, Bensheim,
		Menzel, Mannheim,
		Plettner, Reichelsheim.

Dem Hauptvorstand des Landesvereins, als auch den Vorständen der Bezirksvereine steht ein reiches Arbeitsfeld in Aussicht; mögen die Gefühle der Eintracht und der Zusammengehörigkeit, die sich bis jetzt auf allen Seiten sehr warm bethätigten, als ein hoffnungsfreudiges Zeichen dem neuen Landesverein auch in allen Zeiten zur Seite stehen.

Landesverein der Reichseisenbahn-Beamten in Elsaß-Lothringen.

Bezirksverein Metz.

Am 8. d. Mts. hielt, so berichtet die Lothringer Zeitung vom 22. August, der 24000 Mitglieder starke Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine in Berlin seinen 6. Verbandstag ab, wobei hauptsächlich der Rechtsschutz und der Strafvollzug gegen verurtheilte Beamte (316, 2 R.-St.-G.) behandelt wurde. In dieser Sache wurde beschlossen: „Bis zum Wiederzusammentritt des Bundesraths demselben eine Eingabe in dem „besprochenen Sinne" zu unterbreiten. Der Deutsche Eisenbahn-BeamtenVerein in Hannover wird das hierfür erforderliche Material zur Verfügung stellen." Hoffen wir, daß der aus der Zeit der Bahngesellschaften stammende § 316, 2 des R.-Str.-G., welcher seine Existenzberechtigung längst verloren hat, beseitigt und würdiger Fassung Platz macht. Gleichzeitig tagte im „Deutschen Hause" in Sablon die Ortsgruppe Metz hiesiger Eisenbahnbeamten und sandte dem Verbande folgenden Drahtgruß: „Dem Verbande deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten Berlin (Philharmonie). Prosit dem Verbande, gedeihliche Arbeit, Treu dem Vaterlande, in steter Einigkeit. Die Monatsversammlung des Bezirks Metz." Um zu erkennen, welch' löblicher Geist heutzutage in unseren Eisenbahnbeamten herrscht und herrschen soll, wollen wir nicht verfehlen, die Schlußworte des Vorsitzenden der Metzer Monatsversammlung nachstehend dem Sinne nach zu bringen, hoffend, daß der unter seinem rührigen Vorstande in Jahresfrist auf über 200 Mitglieder gewachsene Bezirk auch fernerhin solch löbliches Bestreben an den Tag legt, wobei Stand und Publikum beide gut „fahren" werden: „Zum Schlusse möchte ich Ihnen einige Worte zurufen, die wir auf unser Banner schreiben wollen. „Unsere Zeit steht im Zeichen des Verkehrs", diese dem jugendfrischen Geiste Sr. Majestät des Kaisers vor Jahren entsprossten äußerst treffende Charakterisirung der Richtigkeit unseres Standes und seiner Zukunft beweist, daß Se. Majestät vor allem Anderen den Werth des Verkehrsbeamten gebührend schätzt. Wie sollte er auch nicht! Ist er doch mehr wie die Hälfte des ganzen Jahres selbst im Eisenbahnwagen, anvertraut der Nüchternheit und Wachsamkeit des Eisenbahnpersonals. Und daß ihm bisher kein Finger gekrümmt worden ist bei den vielen, vielen Meilen und Stunden, die er den Gefahren ausgesetzt gewesen ist, das wird ihn geneigt machen, uns seine Huld zuzuwenden. Wenn wir nun im Besitze der kaiserlichen Huld uns höher strecken, wenn wir anfangen, stolz auf unseren Beruf zu sein, dann müssen wir uns auch geloben, uns unter allen Umständen würdig zu zeigen. „Stets pflichtgetreu im Dienste, gehorsam gegen Vorgesetzte, wohlwollend und nachsichtig gegen Nachgeordnete, freundlich und dienstbereit gegen die Bevölkerung, schlicht und recht gegen Hochgestellte, hülfsbereit gegen Niedrigstehende, dem Genossen ein Freund zu aller Zeit, dem Hochmuth und dem Hasse ewig Feind und allezeit treu bereit, zu des Reiches Herrlichkeit, das ist es, was ich Ihnen ans Herz legen wollte."

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Die Herren Vorstandsmitglieder und Vertrauensmänner werden dringend gebeten, am Freitag, den 4. September cr., Abends 8 Uhr zu einer **wichtigen Besprechung** im Konferenzsaale des Potsdamer Bahnhofs zu erscheinen. Gleichzeitig wird gebeten, am fraglichen Abend die noch vorhandenen unverkauften Vereinsabzeichen und Uraniakarten abzuliefern, sowie eine Abrechnung aller noch ausstehenden Geldangelegenheiten vorzunehmen.

Tagesordnung: 1. Ergänzung des Vorstandes, eventl. Beschlußfassung über Neuwahl eines Vorsitzenden. 2. Aenderung in der Organisation der Vertrauensmannsbezirke. 3. Wünsche über die an den Bundesrath zu richtende Petition (Beschluß des Verbandstages, Nr. 33 der Verkehrs-Blätter).

Alle Mitglieder, die ein wirkliches Interesse an unserer Sache haben, sind gleichfalls willkommen.

Berlin, den 24. August 1896. **Der Bezirks-Vorsitzende.** Scharr.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Die diesjährige **Hauptversammlung** des Landesvereins findet am Sonntag, den 20. September 1896 dahier im Gasthause zum „Prinz Karl" (Ecke der Lammstraße und Zirkel) statt. Beginn der Verhandlungen Vormittags 9 Uhr.

Tagesordnung: 1. Erstattung des Jahres- und Kassenberichts. 2. Feststellung des Haushaltplanes für das nächste Vereinsjahr. 3. Berathung und Beschlußfassung über Anträge der Bezirksvereine und des Hauptvorstandes. 4. Neuwahl des Hauptvorstandes. 5. Wahl von 2 Kassen- und Rechnungsrevisoren und 2 Stellvertretern. 6. Besprechung von Standesangelegenheiten.

Karlsruhe, den 23. August 1896. J. V.: Dürr.

Zur gefl. Beachtung.

Von uns direkt oder durch die Vereinsleitungen zu beziehen sind noch eine kleine Partie

Deutsche Eisenbahn-Jahrbücher

zu ermässigtem Preise. Um gefl. Bestellung wird höfl. gebeten.

Leipzig. Die Geschäftsstelle.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

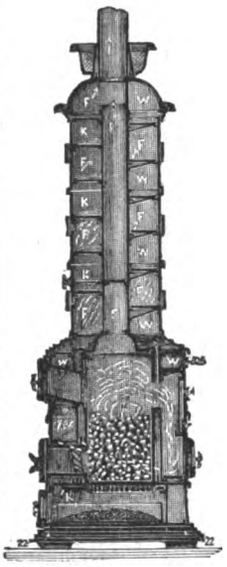
Circulir- und Spiralofen

„Victoria"

auf Dauerbrand eingerichtet

für grosse Räume, wie Werkstätten, Wartesäle, Turnhallen, Lokomotiv-Schuppen etc. auch in glatt.

Billigste Heizung.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Geringer Kohlenverbrauch.
Durchdringende Luftcirculation und Fussbodenwärme.



Die Victoria-Oefen werden in 5 Grössen hergestellt und erhöht die grösste Nummer die Temperatur eines Raumes von 3200 Cubikmeter um 10° Cels.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei
Leipzig-Plagwitz, 24.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**
unter genauer Angabe der zuständigen Direktion
von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Vorkursus: October. **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.

Bauhandwerker, sowie **Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.**

Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

---

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. **Karl Fitz.**

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die **Cornelia** ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.

Das soeben erschienene Heft 8 hat folgenden fesselnden Inhalt: Ferienrat (Gedicht). — Familienvaters Schusterrechnung (Gedicht). — Die Aufgabe der Hausfrau im Lichte unserer Zeit. — Kinder als Erziehungsgehilfen. — Ein Stiefkind unseres Leibes. — Der Blindenunterricht. — Die Versündigungen der Jugend an der Tierwelt zur Sommerszeit. — Ein Bild aus den Ferien früherer Zeiten. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau.

Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.

Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch **Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl.** gestattet. **Gebrauchte Instrum.** werden in Zahlung genommen. **Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.**

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

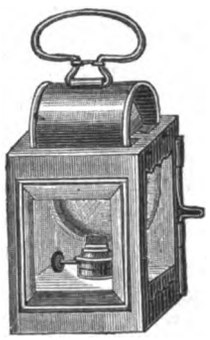
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mess.-Rückl.-Blende versehen.

à Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Neu! **Patent-Zithern** (neu verbess.) Thatsächl. von Jed. in 1 Stunde nach d. vorzügl. Schule **ohne Lehrer und ohne Notenkenntn.** erlernb. Größe 56×36 cm, 22 Saiten, **hochf. und haltbar gearbeitet, Ton wundervoll. (Prachtinstr.)** Prs. nur Mk. 6.— m. Schule und allem Zubehör. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt. **O. C. F. Miether**
Hann. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.
NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 fl. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von d. Güte u. Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Das schönste

Zimmer-Closet!

Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth., überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!

Uebertrifft an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen. — Es kostet:

mit dunklem Phantasiestoff Mk. 23.50
„ rothbraun. gemust. Wollstoff „ 24.50
„ rothbraun. od. grün. Plüsch „ 25.50
„ buntgewebtem Moq. Plüsch „ 27.50

1 gepolsterte Rück- und Armlehne dazu passend (zum Anstecken) in Wollstoff Mk. 10.—, in Plüsch Mk. 12.—

1 Kiste z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.

Garantie: Zurücknahme!

Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.

Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten in Orsoy a. d. holl. Grenze** im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Preis** Mk. 50, **Yzonca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Citio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.85	4.70	5.60	7.05	10.60	5.30

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.16

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

1893er Rhein- & Moselweine, gar. rein, per Ltr. oder Fl. 90 Pfg. von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.

12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.

C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Kölm.**

Prüfet Alles, das Beste behaltet

No. 11

1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 echte **Stahl-Leinwandscheere, gothisch.** Kreuz im Griff, fein vergoldet. 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur M. 1.20

Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.

Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.

Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Glafey's chem. Schnellputzpulver augenblicklich wirkend, erzielt bei größter Wohlfeilheit herrlichsten Glanz auf allen Metallen. Silb. Med.: Nürnberg 1882, Amsterdam 1883.

Expeditions-Hilfsarbeiter

einer kleinen Gebirgsstation, Bezirk Chemnitz, welcher im äuß. Stationsdienst beschäftigt wird, wünscht baldigst mit Kollegen auf größ. Station Bez. Leipzig oder Zwickau **zu tauschen.** Station mit Nachtdienst bevorzugt. Gefl. Offerten unter **K. K. 100** in die Expedition d. Bl. erbeten.

Digitized by Google

Nr. 36. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 3. September 1896. München.

Zur Frage der Aufbesserung der Beamtengehälter in Preußen.

Die Zeitungen brachten unlängst die Mittheilung: „Die vom Ministertisch verkündete Erhöhung der preußischen Beamtengehälter, welche mit dem 1. April k. J. in's Leben treten soll, wird sich darauf beschränken, die Ungleichheiten zwischen den einzelnen Kategorien der Beamten gleichen Ranges in den verschiedenen Fächern durch Erhöhungen eben zu machen u. s. w. u. s. w. Sodann gilt es, den jetzt so häufig vorkommenden Berufungen der einen Beamtenklasse auf die andere und der damit verbundenen Beunruhigung dadurch vorzubeugen, daß die Gehaltsverhältnisse der Beamten mit gleicher Vorbildung thunlichst gleichartig geordnet und nicht in der Sache begründete Unterschiede beseitigt werden."

In der That sind es nicht so sehr die unzulänglichen Gehälter an sich, welche den Antrieb der immer zahlreicher eingebrachten Petitionen geben, als die Vergleiche mit den Gehältern gleichartiger Beamten der eigenen Verwaltung sowohl, wie der anderer Staats- und Reichsbehörden; die Berufungen auf die ungleichen Besoldungen bei gleicher Vorbildung und gleichwerthen Anforderungen und Leistungen. Um in dieser Hinsicht eine dauernde Beruhigung herbeizuführen, ist es durchaus nöthig, bei der in Aussicht genommenen Erhöhung der Beamtengehälter eine möglichst weitgehende Verminderung der bestehenden Rang- und Gehaltsklassen eintreten zu lassen.

Man vergegenwärtige sich nur die Masse der bei der Eisenbahn-Verwaltung vorhandenen Rang- und Gehaltsklassen, und man wird sich der Ansicht nicht verschließen können, daß die große Mehrzahl derselben entbehrlich und zum Theil unberechtigt ist. Da giebt es, von den nicht etatsmäßigen Beamten abgesehen, Bau-, Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Telegraphen-Inspektoren, Bau- und Regierungsräthe, Geheime Bau- und Regierungsräthe, Ober-Bau- und Regierungsräthe, Geheime Ober-Bau- und Regierungsräthe, Wirkliche Geheimräthe, Präsidenten und Ministerial-Direktoren ꝛc. Im Prinzip giebt es doch nur drei Klassen von Oberbeamten: Bau- und Regierungsräthe*), Ober-Bau- und Regierungsräthe und Präsidenten und Ministerial-Direktoren. Bei den mittleren Beamten finden wir eine noch größere Zahl von Titel- und Besoldungsverschiedenheiten. Da giebt es Stations-Assistenten, Stations-Verwalter, Stations-Vorsteher 2. Klasse, Stations-Vorsteher 1. Klasse, Güter-Expedienten, Güter-Expeditions-Vorsteher, Stations-Einnehmer, Stationskassen-Rendanten, Bureau-Assistenten, Betriebs-Sekretäre (letztere allerdings auf dem Aussterbeetat), Eisenbahn-Sekretäre, Hauptkassen-Buchhalter, Kassirer und Rendanten, Materialien-Verwalter 2. und 1. Klasse, Werkmeister, Bahnmeister, Telegraphenmeister, Betriebs-Kontroleure und Kassen-Kontroleure. Auch bei den mittleren Beamten sind im Prinzip nur drei Rangklassen vorhanden, nämlich Assistenten und Dienstvorsteher 2. und 1. Klasse, im Stationssowohl wie im Abfertigungsdienste, im Bureaudienste Assistenten, Eisenbahn-Sekretäre und für den Fortfall der Betriebs-Sekretäre demnächst auch wohl Ober-Eisenbahn-Sekretäre. Materialien-Verwalter, Werkmeister, Bahnmeister und Telegraphenmeister reihen sich entsprechend ein. Ob sich nicht Alles, was da fleugt und kreucht im mittleren Eisenbahndienste, unter dem Titel Assistent, Sekretär und Ober-Sekretär zusammenfassen ließe, vielleicht mit Ausnahme der technisch vorgebildeten Werkmeister, Bahnmeister und Telegraphenmeister? Diese könnte man, da der Meister bei den Unterbeamten häufig vertreten ist, ebenso richtig Werkstätten-Verwalter, Bau-Verwalter und Telegraphen-Verwalter nennen. Auch bei den Unterbeamten sind die Rang- und Gehalts-Klassen unnöthig zahlreich und geben zu vielen Berufungen Veranlassung. Auch bei diesen Beamten sollten nur drei Rangklassen unterschieden werden, nämlich die der Wärter, der Schaffner und der Meister. In die erstere Klasse gehören die Bahnwärter, Nachtwächter, Bremser, in die zweite Klasse die Weichensteller, Bureaudiener, Portiers und Schaffner, die letzten beiden können in einem Titel aufgehen, wie denn der Portierdienst*) überhaupt von Schaffnern versehen werden könnte. In die letztere Klasse gehören diejenigen Unterbeamten, welche eine mehr selbständige, leitende oder verantwortliche Stelle einnehmen, wie die Lademeister, Packmeister (die Lademeisterstellen können durch Packmeister besetzt werden, wodurch auch den Fahrbeamten — Schaffnern, Bremsern — ein besseres Aufrücken ermöglicht wird), Rangiermeister, Wagenmeister, Wagenwärter (letztere können in Wagenmeister aufgehen), Kesselwärter, Werkführer (-meister), Magazin-Aufseher, Weichensteller 1. Klasse und Kassendiener.

Noch nicht erwähnt sind die Lokomotivführer und Heizer, sowie die Telegraphisten und Zugführer. Erstere bilden eine Dienstklasse für sich, die aber im Vergleich zu Sachsen z. B. auch noch der Aufbesserung bedarf. Der Telegraphendienst wird auf kleineren und mittleren Stationen von den Stationsbeamten versehen. Auf größeren Stationen steht der Telegraphendienst zu dem Stations-

*) Es ist bereits wiederholt in diesen Blättern hierauf hingewiesen worden. So gut in den anderen Ressorts der Rathstitel nicht ein allgemeiner ist, sondern das Ressort selbst betrifft, so sollte man glauben, daß auch das Eisenbahnwesen heute hoch genug im öffentlichen Ansehen steht, um die Titel „Königl. Eisenbahnrath", ganz entsprechend dem „Kaiserl. Postrath", oder „Königl. Oberbahnrath" als begehrenswerth erscheinen zu lassen.

*) Damit fiele dann auch das unschöne Fremdwort „Portier" weg

Digitized by Google

dienst in so viel- und wechselseitiger Beziehung, daß der eine die Kenntniß des anderen bedingt, es wäre demnach kein Unding, die Telegraphistenstellen in Assistentenstellen aufgehen zu lassen*). Auch die Zugführerstellen künftig durch Assistenten zu besetzen, wäre zweckmäßig und zweckdienlich**). Der Zugführer ist während der Fahrt der oberste Beamte im Zuge und der Vertreter der Eisenbahn-Verwaltung gegenüber den Fahrgästen; ihm liegen Entscheidungen und verantwortliche Handlungen mancherlei Art ob, wie z. B. bei Streitigkeiten, Vergehen und Unfällen. Sowohl der Verkehr mit dem Publikum, als auch der immer größere Anforderungen stellende Dienst selbst lassen für den Zugführer ein größeres Maß von Allgemeinbildung und umfangreichere Dienstkenntnisse erwünscht erscheinen, als er sie nach seiner heutigen Rekrutirung in der Regel besitzt und erwerben kann.

Wird durch die Zusammenfassung gleichartiger Beamtenkategorien in eine Gehaltsklasse die beabsichtigte Beruhigung erreicht, so hat die Zusammenziehung verwandter Dienstklassen zu einer, wie die der Schaffner und Portiers, der Lademeister und Packmeister, der Wagenmeister und Wagenwärter, der Assistenten, Telegraphisten und Zugführer — wir fassen hierbei auch den Bureaudienst ins Auge — einen anderen, nicht zu unterschätzenden Vortheil. Die wechselseitige Verwendung der Beamten führt zu einer besseren Kenntniß des Eisenbahndienstes in seinem Zusammenhange und damit zur Würdigung und Förderung der Anfordernisse in dem einzelnen Dienstzweige. Sie gestattet der Verwaltung eine einheitliche Regelung des Dienstes, eine mehr gleichmäßige Heranziehung des Personals und bietet die nöthigen Hilfskräfte bei plötzlich eintretenden größeren Anforderungen in dem einen oder dem anderen Dienstzweige, sowie bei Erkrankungen, Beurlaubungen und der Regelung des Sonntagsdienstes. R. C.

*) Geschieht bereits in den meisten anderen Bundesstaaten.

**) Die Sächsische Staatsbahnverwaltung hat hiermit die günstigsten Erfahrungen gemacht. D. Schriftl.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Die Frage der Erhöhung der Beamten-Besoldung in Preußen hat, wie das bei dem Interesse, welches für dieselbe allenthalben vorherrscht, die verschiedensten Meinungsäußerungen hervorgerufen, naturgemäß aber auch zu mancherlei falschen Voraussetzungen geführt. So läßt sich die Berliner Börsen-Zeitung folgendes „Authentische", in der That aber, wenigstens was die Schlußfolgerung betrifft, Falsche berichten: „Daß seit Jahr und Tag eine Verbesserung der Bezüge der preußischen und Reichsbeamten geplant war, ist bekannt. Die Vorarbeiten zur Formulirung der bezüglichen Vorlagen brachten indessen insofern Schwierigkeiten mit sich, als die Frage der Dienstaltersstufe dabei von Belang war. Nunmehr aber sind die betreffenden Vorschläge bei dem preußischen Finanzministerium und dem Reichsschatzamt eingelaufen und bieten eine greifbare Handhabe zur Klärung der Dinge für die beiden Minister des erwähnten Ressorts. Sowohl beim Wiederzusammentritt des Reichstags, wie bei Beginn der Landtagssession werden die Vorlagen wegen Erhöhung der Beamtenbesoldung den betreffenden Parlamenten sofort zugehen. Man giebt sich in Regierungskreisen den besten Hoffnungen auf Gewährung der erforderlichen Mittel im Reichstag und Landtag hin und nimmt an, daß auch die anderen Einzelstaaten in Berücksichtigung der veränderten Daseinsbedingungen dem Vorgehen Preußens nachfolgen werden". — Mit Vergunst ist hiergegen einzuwenden, daß ein großer Irrthum insofern vorliegt, als in diesem Berichte angenommen wird, „auch die anderen Einzelstaaten" werden nächstens nachzufolgen haben. Sollte man in Preußen wirklich glauben, in Bezug auf die Beamtenfrage an der Spitze zu marschiren, so genügt doch ein kleiner Umblick, um zu zeigen, daß so ziemlich das Gegentheil der Fall ist. Während in Süd- und Mitteldeutschland wenigstens Parlament und Regierung ihre Pflichten gegenüber dem Beamtenstand schon erfüllt haben, ist es noch an Preußen, einschließlich allerdings der Reichslande, das Rückständige nachzuholen. Nicht daß damit gesagt sein soll, es wären in den übrigen Staaten nicht auch noch so manche Wünsche zu erfüllen, so verräth es doch eine gänzliche Unkenntniß der Dinge, wenn angeblich „authentisch" ein so großer Irrthum ausgesprochen werden kann. Oder sollte die bevorstehende Aufbesserung in Preußen wirklich eine so überraschend große werden, daß alle anderen Staaten in Erstaunen gerathen müßten? Nun um so besser für die preußische Kollegenschaft! Niemand wird ihr einen solchen Erfolg neiden. Es ist aber auch zu wünschen, daß sich in derselben hinsichtlich der eigenen Werthschätzung etwas mehr Klarheit herausbildete über die Stellung, die die außerpreußischen Beamten gesellschaftlich und dienstlich einnehmen. Geradezu unglaublich ist das Vorurtheil, welches ein preußischer Beamter über die Nothwendigkeit einer Aufbesserung an die Oeffentlichkeit gebracht hat. In einem sächsischen Amtsblatte war kürzlich Folgendes zu lesen: „Der altpreußische Beamtengeist lebt noch heute ungemindert in allen Beamtenklassen fort; die altpreußische Königs- und Berufstreue, der unermüdliche Fleiß, die feste Beamtendisziplin, die Unbestechlichkeit und Selbstenthaltung in der Lebensführung, alle diese schätzbaren Vorzüge haben sich von dem älteren Geschlecht auf das jüngere ziemlich unverfälscht vererbt und erheben noch heute das preußische Beamtenthum thurmhoch über das aller anderen Staaten." — Sehr wahrscheinlich ist diese Auslassung nicht für außerpreußische Kreise bestimmt gewesen, aber sie steht, wie gesagt, in einem vielgelesenen sächsischen Blatte, und man kann sich denken, was für einen wenig günstigen Eindruck die „thurmhohe" Erhebung des preußischen Beamtenstandes über den anderer deutscher Staaten gemacht hat. Als wenn nicht das Jahr 1870/71 bewiesen hätte, das alle deutschen Bundesstaaten über gleich tüchtige Beamtenschaaren zu verfügen haben, und die Thatsachen lehrten, daß die Bundesstaaten außer Preußen in der Besserstellung ihrer Beamten zumeist bereits weit vorangegangen sind! — Es wird u. E. höchste Zeit, daß sich in der preußischen Beamtenschaft hinsichtlich der Meinungen, welche bei ihr hier und da noch über die Verhältnisse der Kollegen in den verbündeten Staaten bestehen, ein Umschwung zu Gunsten der letzteren geltend mache. Nicht durch das Aussprechen Jahrhunderte

Zu den Spezialitäten der Berliner Gewerbe-Ausstellung.

Von Stations-Assistent B. Michel.

(Schluß.)

2. Kaiserschiff, Alpen- und Eismeerpanorama und Marineschauspiele.

Am Montag war ich im Orient, der Dienstag wurde der Eis- und Gletscherwelt der Hochgebirge und den Polargegenden gewidmet. Die Ausstellung ist erst von 10 Uhr Vormittags an eröffnet, doch kann man gegen Zahlung des doppelten Preises auch schon um 8 Uhr hinein. Ich zahlte die Mark und besichtigte zunächst das an der Spree liegende Ausstellungsschiff des Norddeutschen Lloyd, das Kaiserschiff „Bremen." Dieses Ausstellungsschiff, gebaut von Baumeister Carl Bauer in Berlin, soll ein genaues Abbild eines der Kolosse geben, welche heute im Dienste des Norddeutschen Lloyd den Verkehr auf dem Ozean vermitteln. Das Ausstellungsschiff ist 88 Meter lang, von der Wasserlinie aus 4 Meter hoch und bildet genau die Hälfte eines Schiffes derjenigen Klasse, von welcher der Lloyd augenblicklich auf deutschen Werften vier erbauen läßt.

Man betritt das Ausstellungsschiff durch ein Schleußenthor und gelangt nach Entrichtung von 50 Pfg. Eintrittsgeld an einem Taucherbassin vorüber in das Oberdeck des Schiffes. Hier ist zunächst der Marinesaal. In ihm sind Modelle von Schiffen aller Arten des Lloyd aufgestellt, auch Modelle des „Vulkan" in Stettin u. s. w. Unmittelbar vor dem Marinesaal öffnet sich die gewaltige Dampfküche, ausgerüstet mit allen Kochapparaten, welche genügen, um für 2000 Personen zu kochen. Zu beiden Seiten derselben befinden sich die Wohnräume für den Arzt, ferner die Apotheke, ein Hospital und eine Anzahl Badeeinrichtungen. Auf dem vorderen Theil des Hauptdecks liegen die Salons der Kaiserlichen Majestäten.

Vom unteren Vorplatz aus führen 2 reichornamentirte Treppen nach dem Promenadendeck. Von dem Vorplatz des Promenadendecks gelangt man nach vorn in den für 100 Personen eingerichteten Speisesaal. Eine Pantry (Anrichteraum) zeigt die außerordentlich praktische Unterbringung des Geschirrs und die vielfachen Apparate, welche für die Kaffeebereitung ꝛc. thätig sind. In einer größeren Anzahl von Passagierkabinen erhält der Beschauer einen Eindruck von der Bequemlichkeit, mit welcher heutzutage Ozeanreisen gemacht werden. Der prachtvolle Damensalon, das mächtige, ganz und gar mit Neuguineaholz getäfelte Rauchzimmer geben Zeugniß von dem Geschmack und der Pracht, welche der Lloyd auf seine Schiffe verwendet.

Tritt man aus dem Deckhaus heraus, so öffnet sich das breite Promenadendeck in einer Länge von beinahe 40 Metern. Ueber dem Promenadendeck liegt das Brückendeck, auf welchem die Kommandobrücke, die mächtigen Rettungsböte, das Navigationszimmer, die nautischen Instrumente und Telegraphen untergebracht sind. Der Binnenländer hat hier die schönste Gelegenheit, See-

Digitized by Google

alter Vorurtheile, sondern durch Studium und durch vorsichtiges Abwägen wird auch der eigenen Sache am besten gedient. —

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Zum internationalen Frachtrecht.

Haftpflicht der Eisenbahn beim Umwegtransport von Thieren. Ein Viehtransport, welcher am 22. Februar 1893 in Coaux aufgegeben wurde, um nach dem auf der normalen Transportroute 94 Kilometer entfernten Gannat befördert zu werden, wurde mit einem Umwege von 80 Kilometer über Paris gesendet und am 25. Februar zur Verfügung des Empfängers gestellt. Inzwischen waren zwei Kühe zu Grunde gegangen und von der Eisenbahn verscharrt worden. Der Absender belangte die Gesellschaft für den ihm entstandenen vollen Schaden (Werth der beiden Kühe, Minderwerth des übrigen Theiles der Sendung, Lieferfristversäumniß) im Betrage von 2600 Frs. Das Gericht erster Instanz und ebenso der Appellationshof in Riom (Frankreich) haben dem Kläger 800 Frs. und Zinsen seit dem Datum der Klage, als Werth der zu Grunde gegangenen zwei Kühe, abzüglich 47 Frs. Transportkosten zugesprochen; die weitergehende Forderung wurde abgewiesen. Die Eisenbahn-Gesellschaft wollte sich aller Verantwortlichkeit entziehen unter Berufung auf: 1. die Bestimmungen der Art. 6, 7 und 10 des Dekretes vom 12. Juni 1860, woraus sich ergebe, daß die Ablieferung innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Fristen stattgefunden habe und 2. den Art. 12 desselben Dekretes, sowie die besonderen Bedingungen des Spezialtarifes D Nr. 1, wonach die Gesellschaft nicht verantwortlich ist für die Unfälle, welche den Thieren in den Bahnhöfen und während der Fahrt zustoßen können, und daß sie selbst im Falle es Umstehens nur die Körper der zu Grunde gegangenen Thiere vorzuzeigen habe. Diese Einwendungen sind aber von den Gerichten nicht berücksichtigt worden, welche erklärten, daß im speziellen Falle die Beförderung des Transportes über die Umwegroute einem groben Verschulden der Eisenbahn gleichkomme, welches ihr nicht gestatte, die in dem Spezialtarife bedungene Befreiung von der Verantwortlichkeit in Anspruch zu nehmen und sie vielmehr unter das gemeine Recht stelle, wonach sie für alle Unfälle hafte, welche nicht auf Zufall oder höhere Gewalt zurückgeführt werden können. Der Fehler der Gesellschaft sei um so schwerer, als sie durch die unrichtige Leitung des Wagens den Absender in die Unmöglichkeit versetzt habe, irgend eine Kontrole oder Ueberwachung des Transportes auszuüben. Auch die Behauptung der Eisenbahn, daß der Tod der beiden Kühe eine Folge der Ueberlastung des Wagens mit einer zu großen Anzahl Thiere gewesen sei, könne nicht zugestanden werden, da selbst unter dieser Voraussetzung der Absender hätte annehmen dürfen, durch die Begleitung und Ueberwachung der Thiere auf dem kurzen normalen Transportwege einem etwaigen Schaden zuvorzukommen. Der weitergehende Entschädigungsanspruch wurde abgewiesen, weil ein Minderwerth der übrigen Thiere nicht bewiesen war und die Ablieferung derselben wirklich innerhalb der gesetzlichen Transportfrist stattgefunden hatte.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Ein eigenthümliches Versehen ist am 16. Dezember v. J. bei einer Strafkammer des Landgerichts II in Berlin vorgekommen. Der Schaffner Grinda war der fahrlässigen Gefährdung eines Eisenbahntransportes angeklagt und für schuldig befunden worden. Das Gericht hatte aber die Verfehlung desselben als eine sehr geringe angesehen und deshalb, wie bei der Urtheilsbegründung betont wurde, auf die niedrigste zulässige Strafe erkannt. Als Strafe war aber in dem vorher mitgetheilten Urtheilstenor ein Monat Gefängniß genannt worden. Nach Verkündigung des Urtheils erbat sich der Vertheidiger nochmals das Wort und wies darauf hin, daß ein Monat Gefängniß die Minimalstrafe nur in dem Falle sei, daß durch die Handlung der Tod eines Menschen herbeigeführt worden sei; im Uebrigen — und das treffe hier zu — sei ein Tag Gefängniß die niedrigste zulässige Strafe. Der Gerichtshof sah natürlich sofort ein, daß er sich bei der Lektüre des § 316 Str.-G.-B. versehen habe und zog sich zur nochmaligen Berathung zurück. Darauf wurde nochmals das Urtheil verkündigt, dahingehend, daß der Angeklagte in Gemäßheit der bereits publizirten Urtheilsgründe zu einem Tage Gefängniß verurtheilt werde. In dem Protokoll ist dieser ganze Vorgang als eine Berichtigung des Urtheils bezeichnet, und das Gericht beruft sich für die Zulässigkeit einer derartigen Berichtigung auf ein Urtheil des Reichsgerichts. — Der Angeklagte hatte gegen das Urtheil Revision eingelegt, welche am 12. Juni d. J. den 2. Strafsenat des Reichsgerichtes beschäftigte. Es wurde angeführt, daß ein Gericht nicht befugt sei, ein eigenes Urtheil wieder aufzuheben; dies komme nur der höheren Instanz zu. Da demnach der erste Urtheilsspruch zu Recht bestehe, aber nach dem eigenen Geständniß des Gerichtes auf Rechtsirrthum beruhe, so fühle sich der Angeklagte mit Recht durch das Urtheil beschwert. — Der Reichsanwalt erkläre, es sei der Revision darin Recht zu geben, daß der vorliegende Fall anders geartet sei, als derjenige im 15. Band der Entscheidungen des Reichsgerichts, auf welchen sich das Landgericht berufe. Dort habe es sich um die nachträgliche Verkündigung eines vorher schon mitbeschlossenen Theils des Urtheils gehandelt, und dieses Verfahren sei vom Reichsgerichte für zulässig erklärt worden. Hier handele es sich aber um die nachträgliche Ergänzung resp. Berichtigung des Urtheils, welches vorher schon vollständig verkündet worden war, und zwar um eine Berichtigung, die erst nachträglich berathen worden war. Es existire also in Wirklichkeit nur das erste Urtheil, und daß dieses auf Rechtsirrthum beruhe, sei offensichtlich. Es müsse deshalb die Aufhebung erfolgen. — Das Reichsgericht hob das Urtheil sammt den thatsächlichen Feststellungen auf und verwies die Sache in die Vorinstanz zurück. Wenn es sich, so wurde in den Gründen ausgeführt, nur um die Verbesserung eines offensichtlichen Schreib- oder Verlesungsfehlers gehandelt hätte, so wäre das Verfahren des Gerichtes zulässig gewesen. Das Reichsgericht hat aber nicht die Ueberzeugung gewinnen können, daß ein solcher Fehler vorlag.

---

schiffsstudien zu machen und nebenbei hat man eine herrliche Aussicht über die Spree, die gerade dort sehr breit und belebt ist.

Vom Strande der Spree wanderte ich zum Alpenpanorama. Für 1 Mark erhielten wir Berechtigung zur Fahrt auf der Drahtseilbahn durch das untere Zillerthal, sowie zum elektrischen Aufzug zur Berliner Hütte des deutschen und österreichischen Alpenvereins, Sektion Berlin, auf der Schwarzensteinalp. Man besteigt zunächst den Wagen der Drahtseilbahn, nachdem ein österreichischer Kondukteur das Billet koupirt hat, und fährt in steiler Rundfahrt durch die finsteren Schluchten des unteren Zillerthales. Einige wundervolle Ausblicke in die Thäler und auf die Berge bieten sich schon während der Fahrt und erwartungsvoll ließ ich mich von dem uniformirten Bergmanne in den elektrischen Aufzug einschließen, der mir die Mühe des Aufstieges zur Berlinerhütte ersparen sollte. Als ich endlich durch einen dunkeln Felsengang das Plateau der Schutzhütte betrat, war ich von dem Ausblick auf das wirklich wundervolle Gebirgspanorama ganz betroffen. Nein, so schön hatte ich mir's nicht gedacht, und nun wurde mir klar, warum diese großartige Hochgebirgsscenerie auch von dem an entzückende Bilder gewöhnten Auge unseres reisekundigen Kaisers besonders lobend anerkannt worden ist. Ich konnte mich nur schwer trennen von den gigantischen Formen der Gletscherwelt, den riesigen Felsschroffen, den unheimlich tiefen Thälern und den rauschenden Wasserstürzen. Es war ein erhebender Eindruck, den diese wilde Hochgebirgsnatur mit ihrem starren Schweigen von der Einsamkeit der Berlinerhütte auf mich machte und hochbefriedigt verließ ich auch diese Stätte menschlichen Genies und bezaubernder Kunst.

Mein nächster Besuch galt dem im Vergnügungsparke befindlichen „Eismeerpanorama" des weltbekannten Thierhändlers Hagenbeck. Um schneller dahin zu kommen, denn der Treptower Park dürfte 2 Wegstunden im Umkreise haben, benutzte ich die elektrische Rundbahn, auf welcher man für 10 Pfg. den ganzen Ausstellungsplatz umfahren kann. Wie groß das Ausstellungsterrain ist, geht auch daraus hervor, daß die Rundbahn einschließlich der Haltezeit von je 1 Minute auf den 10 Haltestellen ca. 25 Minuten braucht, ehe sie einmal herum ist. Nebenbei gesagt, ist die Berliner die bis jetzt größte aller europäischen Gewerbeausstellungen. Der Thierhändler Hagenbeck aus Hamburg hat also im Vereine mit Berliner Künstlern ein Panorama geschaffen, welches uns staunend in die unwirthlichsten Eis- und Gletschergebiete des hohen Nordens versetzt. Bizarre Eisformationen, welche aus Gyps und Kalksteinen täuschend hergestellt sind, umgeben einige Wasserbecken, um welche im wüsten Durcheinander mächtige Eisschollen aufgethürmt sind und diese durch ein wirkungsvolles Gemälde im Hintergrunde abgeschlossene Scenerie ist belebt von einigen Eskimos, 12 Eisbären, 25 Seehunden und einigen 50 verschiedenen Polarvögeln. Die wunderbare Thierdressur Carl Hagenbeck's hat es fertig gebracht, aus den zu den reißendsten Raubthieren gehörigen Eisbären zahme, folgsame Thiere zu machen, die ihrem Wärter die dargereichten Fische aus der Hand fressen und den für sie Leckerbissen bildenden Seehunden hübsch vom Leibe bleiben. Die durch eine so großartige Sammlung lebender Eisbären und Seehunde, welche noch in keinem zoologischen Garten in solcher Anzahl gesehen wurden, gebildete Staffage giebt ein Gesammtbild, welches

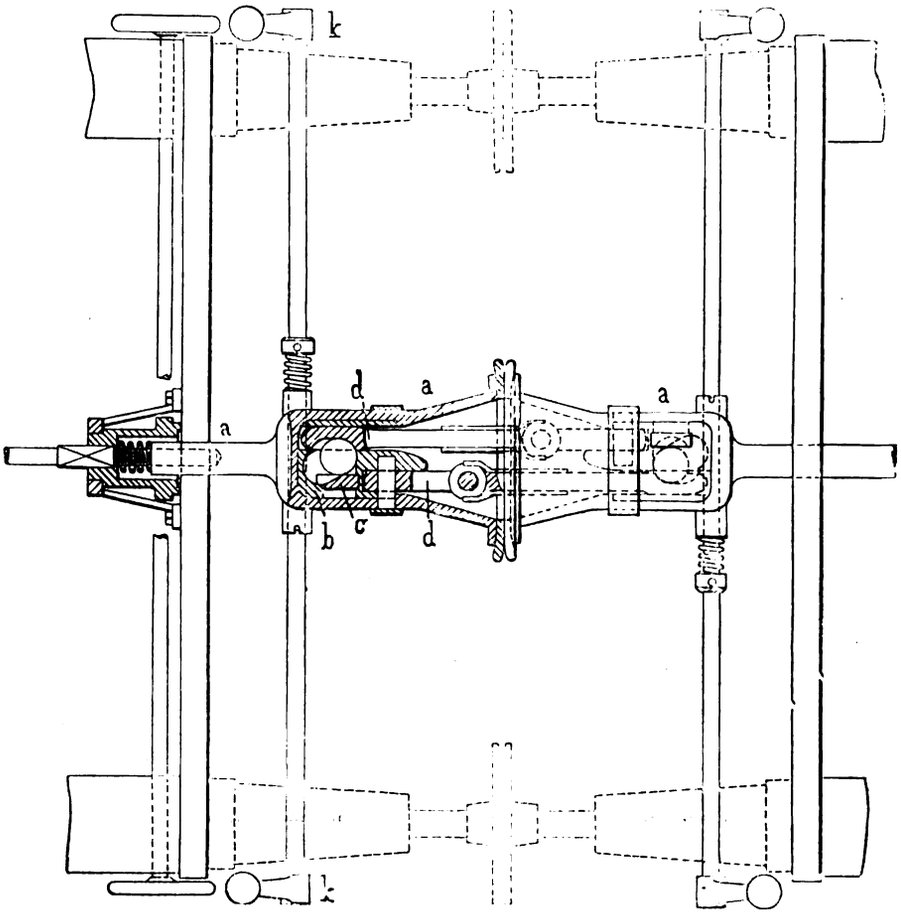
Digitized by Google

Technisches.

Selbstthätige Kuppelung für Eisenbahn-Fahrzeuge. In seinem zur 50jährigen Jubiläumsfeier des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehaltenen Vortrage „über den Einfluß der Vereinsthätigkeit auf den Bau und die Ausrüstung der Betriebsmittel" führte Herr Geh. Baurath Lochner-Erfurt aus, daß unsere Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge noch nicht als vollendet anzusehen sei; das seit Jahrzehnten vom Verein erstrebte Ziel, die Selbstthätigkeit der Kuppelung, sei noch nicht erreicht. Bei der hohen Wichtigkeit dieser Aufgabe sei es wohl erklärlich, daß sich Techniker und Nichttechniker, innerhalb und außerhalb des Vereins, eifrig mit der Lösung derselben beschäftigen.

In der That sind seit der Zeit der Ausschreibung eines Preises über eine selbstthätige Kuppelung wohl Hunderte von Erfindungen gemacht worden, von denen aber bis jetzt nicht eine einzige Gnade hat finden können. Daß sie alle schon auf ihre Verwendbarkeit geprüft sein sollten, läßt sich wohl kaum annehmen, wohl aber darf man der Meinung sein, daß sich gewiß mindestens eine finden müßte, die alle erforderlichen Vorzüge in sich vereinigt. So oft wir uns mit dem Gegenstand befaßten, haben wir niemals unterlassen, darauf hinzuweisen, wie sehr gegenüber den häufigen Verunglückungen beim Wagenkuppeln die Humanität verlangt, daß eine Verbesserung um so nothwendiger sei, als die riesige Vermehrung des Wagenparkes immer größere Opfer bedingt. Es ist gewiß nicht übertrieben, wenn wir sagen, daß selbst dem als dem gefährlichsten Beruf geltenden Bergmannsberufe nicht so viele Menschen zum Opfer fallen als dem Rangirdienst der Eisenbahn; kann man doch auf jeden größeren Bahnhof jährlich mit aller Sicherheit mehrere rechnen!

So darf man denn erwarten, daß endlich auch in dieser Hinsicht der Fortschritt noch seine Triumphe feiern wird; wenn wir aber vorliegend eine der vielen Erfindungen von Kuppelungen vorführen, die dem Ziele nahe zu kommen scheinen, so geschieht es nicht, weil wir gerade für sie eingenommen sind — es giebt vielleicht noch viel bessere und leichter einführbare —, sondern es wirkt dabei nur der Umstand, daß wir glauben, an diesem Beispiele zeigen zu können, wie überflüssig die Bedenken gegen eine Weiterverfolgung der Aufgabe sind, die automatische Kuppelung bei Eisenbahnfahrzeugen zur Einführung zu bringen. —



Eisenbahnwagenkuppelung. Fig. 1.

Die hier näher beschriebene Kuppelung, deren Erfinder Herr H. Oberläuter in Leipzig ist, ermöglicht, daß auch Wagen des alten Systems mit dem neuen zusammen angewendet werden können, wozu jeder Wagen mit neuer Kuppelung einen Reserve-Kuppeltheil mit sich führt. Die Kuppelung wird in dem in der Mitte der Stirnwand des Wagens angebrachten Puffer eingerichtet. Der Puffer a ist zu diesem Zweck (wie Fig. 1 veranschaulicht) als Hohlkörper ausgebildet und enthält im hintern Theile einen festen Metallklotz b, der vorn eine zum Puffer hinausragende, am Ende löffelartig geformte Zugstange d trägt und an der einen Seite (die von der Pufferwand so weit entfernt ist, daß die Zugstange d eines andern Wagens dazwischen fassen kann) eine längliche, kugelartig ausgerundete Nuth mit einer darin laufenden Metallkugel besitzt. Der untere Theil der Nuth wird von einem

---

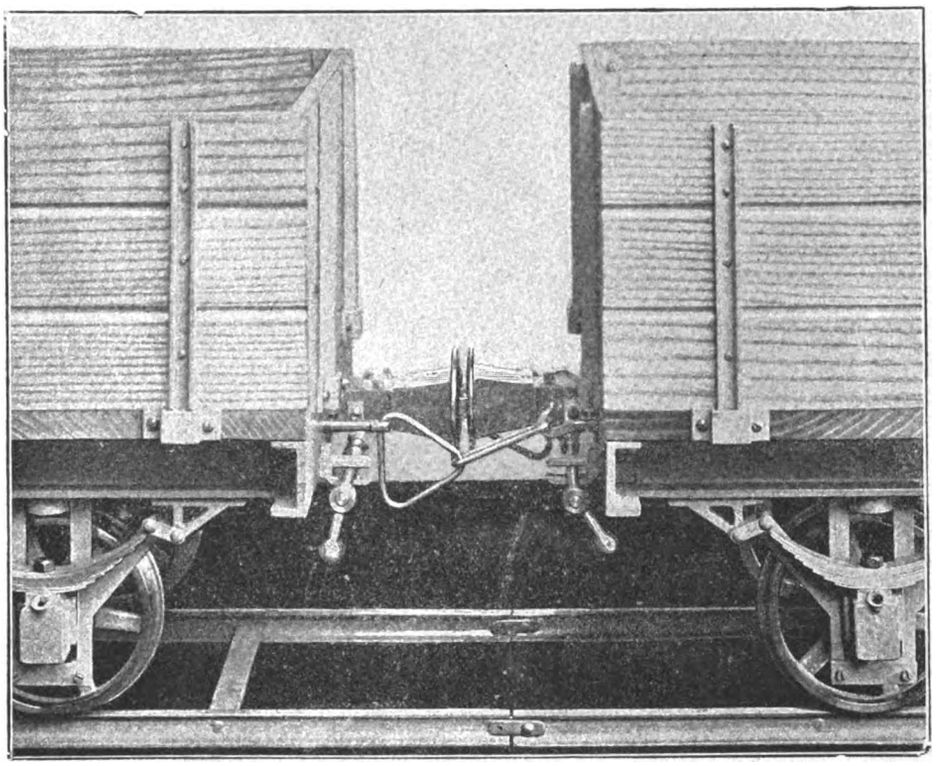
seinen großartigen Eindruck auf den Beschauer nicht verfehlt und welches jedenfalls die großen Geldopfer werth ist, welche Herr Hagenbeck auf die Beschaffung der ungemein großen Zahl der theuren und seltenen Thiere verwandt hat und wofür das erhobene Entree von 50 Pfennigen nicht hoch zu nennen ist.

Sehr befriedigt von dieser Sehenswürdigkeit ersten Ranges wandte ich mich nun dem letzten der mir bevorstehenden Genüsse, dem Marineschauspiele, zu. Da dasselbe aber erst Nachmittags 3 Uhr stattfand, so konnte ich mein Mittagsbrod in einem Restaurant des Vergnügungsparkes einnehmen, mich ausruhen und dann über die Stufenbahn, wofür 20 Pfennige zu entrichten sind, Alt-Berlin einen kurzen Besuch abstatten. An den Thoren Alt-Berlins zahlt man 25 Pfennige und durchwandert die Straßen und Plätze, auf denen man von zahlreichen Handelsjuden zum Kaufen eingeladen wird. Zahlreiche Restaurationen geben auch hier Gelegenheit, sich zu erfrischen, im Allgemeinen gefällt mir aber unsere „Alte Stadt" in Dresden noch besser.

Gegen ½3 Uhr bestieg ich das „Fallreep" Sr. Majestät Schiff „Hohenzollern", welches in natürlicher Größe vor der Arena der Marineschauspiele aufgebaut ist und zu welchem man gegen 10 Pfennige Einlaß erhält. Auf demselben befindet sich eine Restauration mit Wiener Café; das Schiff bietet eine getreue Nachbildung des Prachtschiffes, womit unser Kaiser seine großen Reisen ausführt. Unheimliche Sirenentöne, eine schauerliche Abart des Nebelhorns, riefen uns alsbald auf das Oberdeck der „Hohenzollern", von wo aus wir gegen Bezahlung von weiteren 50 Pfg. dem nun beginnenden Marineschauspiele zusehen konnten. Eine ziemlich große Wasserfläche bietet sich zunächst dem Auge dar, deren Hintergrund eine Felsen- und Küstenfort-Dekoration abschließt. Plötzlich, nachdem die Sirene nochmals ihre heulenden und klagenden Töne ausgestoßen, erscheint ein kleiner Avisodampfer, dem alsbald eine ganze Flotte schwerer Schlachtschiffe und kleinerer Kanonenboote folgt. Die Schiffe sind, obwohl klein, das größte ist nicht über 4 Meter lang, den wirklichen Panzerschiffen unserer Kriegsmarine bis in die kleinsten Details genau nachgebildet und geben so in ihrer stolzen Auffahrt das getreueste Abbild unserer Flotte. Das größte Schiff dieser Miniaturflotte wiegt trotzdem noch 35 Zentner. Jedes einzelne Fahrzeug wird durch Schrauben bewegt und hat soviel Innenraum, daß ein Mann, den Zuschauern verborgen, dasselbe steuern und bedienen, auch die Flaggensignale geben kann. Die Flotte führt erst verschiedene Evolutionen aus und dann entwickelt sich ein lebhaftes Seegefecht. Das Geknatter und Krachen der Schüsse ist unbeschreiblich, schließlich zieht sich die geschlagene Parthei hinter das schützende Küstenfort zurück, welches nun seinerseits den Kampf mit der feindlichen Flotte aufnimmt. Aus zahlreichen Küstenbatterien donnern die Schüsse, Torpedos und Minen springen im Wasser und der wilde Aufruhr legt sich erst, wenn die angreifenden Schiffe sich zurückziehen. Alsdann vereinigt sich die ganze Flotte, 4 Schlachtschiffe, 3 Kanonenboote und der Aviso, zu einer großartigen Parade im prächtigsten Flaggenschmucke, und nun erscheint die kaiserliche „Hohenzollern," um die Parade abzunehmen, donnernd begrüßt von dem feurigen Salut der Kriegsschiffe. Das Schauspiel währt etwa ½ Stunde und wohl Niemand verläßt unbefriedigt den Platz.

Digitized by Google

Gleitstück c gebildet, das von der Wagenseite aus durch Umlegen eines Hebels k derart verschoben werden kann, daß der untere Theil der Nuth etwas flacher wird und die Kugel dort um etwa $^1/_3$ ihres Durchmessers hervorsteht. Hierauf beruht hauptsächlich die Arbeitsweise der Kuppelung. Ist nämlich das Gleitstück c so gestellt, daß die Nuth auf ihrer ganzen Länge gleich tief ist, so können die Wagen gegeneinanderstoßen und auseinandergehen, ohne daß sie gekuppelt werden, denn die Zugstangen jeder Kuppelung greifen zwar beim Zusammenstoßen der Wagen in den gegenüberstehenden Puffer, gehen aber, wenn die Wagen auseinander rollen, ebenso wieder heraus, indem sie die Kugel in die Nuth hineindrücken. Anders aber ist es, wenn das Gleitstück c durch Umlegen des Hebels so verschoben ist, daß die Kugel, wenn sie im untern Theil der Nuth liegt, aus dieser hervorsteht. Beim Einschieben der löffelartigen Zugstange d wird dann die Kugel zwar in der Nuth entlang geschoben und weiter aufwärts in sie hineingedrückt, fällt aber wieder abwärts in das untere Ende der Nuth und wird von dem entsprechend ausgehöhlten Löffel umfaßt. Hinter diesem sitzt sie nun fest, ohne daß sie in die Nuth einsinken kann, d. h. die Wagen sind gekuppelt. Bei dem Umlegen der Hebel k und somit einem Verschieben des Gleitstückes c in die frühere Lage kommt der tiefere Theil der Nuth wieder vor die Kugel zu liegen, sodaß diese von der Zugstange d zurückgedrückt wird und die Wagen sich entkuppeln. Damit die Kuppelung auch bei zwei verschieden stark belasteten, also verschieden hohen Wagen ebenso sicher wirkt und ferner seitlichen Schwankungen der Wagen folgen kann, sind die löffelartigen Zugstangen in geeigneter Weise drehbar gelagert. Außerdem kann mit den Enden der Kuppelungen in einfachster Weise eine besondere Vorrichtung zum festen Einziehen der Kuppelung verbunden werden.



Eisenbahnwagenkuppelung. Fig. 2.

Eine automatische Vorrichtung zur Signalisirung von Eisenbahnzügen auf den Strecken der amerikanischen Eisenbahnen, die durch Zäune nicht abgeschlossen sind, und bei denen die von den Eisenbahnstrecken durchquerten bei Annäherung eines Zuges nicht abgesperrt werden können, ist von Horace Baker erfunden worden. Zwischen den Schienen läuft an solchen Stellen, wo signalisirt werden soll, eine dritte Schiene dahin, während die Lokomotive an derselben Stelle ein kleines Rad hat, das durch die dritte Schiene, wo sich eine solche vorfindet, gehoben wird. Da die dritte Schiene nicht fortlaufend ist, sondern aus kurzen Enden, die etwa einen Fuß weit auseinander stehen, zusammengesetzt ist, so hebt sich das Rad und senkt sich wieder in schneller Aufeinanderfolge, so daß eine große Glocke, welche sich oberhalb der Lokomotive befindet und deren Klöppel durch ein Seil mit dem Rade verbunden ist, bei jeder Unterbrechung der dritten Schiene stark angeschlagen wird. Außerdem wird auch durch die Unterbrechung die Dampfpfeife zum Tönen gebracht, so daß bereits eine größere Strecke vor einer Wegkreuzung oder einer Ansiedelung Glocke und Pfeife ertönen, wodurch die in der Nähe befindlichen Menschen auf das Herannahen eines Zuges aufmerksam gemacht werden. Das Ertönenlassen der Warnungssignale bei Uebergängen hängt demnach nicht allein von der Aufmerksamkeit der betheiligten Personen ab, sondern wird in sicherer Weise automatisch besorgt. Aehnliche Einrichtungen wären auch für unseren Sekundärbetrieb von großem Werthe, namentlich wenn es eingerichtet werden könnte, daß nicht nur an der Lokomotive, sondern auch an den Uebergängen selbst Glocken ertönen. Die Eisenbahn-Verwaltung wäre dann aller Verantwortlichkeit gegenüber den Gefahren an Straßenübergängen überhoben.

Ich nahm nun Abschied von der Stätte, wo so viel Sehenswerthes geboten wird, und wandte mich mit Pferdebahn der Stadt zu. Im Passage-Panoptikum wohnte ich noch einer Vorstellung der 42 wilden Weiber aus Dahomey bei, und 6 Uhr 10 Min. Abends entführte mich der Schnellzug der Reichshauptstadt wieder. 11 Uhr 49 Min. war ich wieder in unserer alten gemüthlichen Bergstadt Freiberg, aber unvergeßlich werden mir die Eindrücke bleiben, die ich von den hervorragendsten „Spezialitäten" der Berliner Gewerbeausstellung gewonnen habe. —

Eine europäische Ueberlandbahn.

Von Otto Riforma.

„Ueberlandbahnen" betitelt sich eine kurze, Röll's Eisenbahn-Encyklopädie entnommene Abhandlung, die mir kürzlich in die Hände kam. Als „Ueberlandbahnen" bezeichnet der Verfasser, Geh. Ober-Regierungsrath von der Leyen, Berlin, die Amerika durchschneidenden und den atlantischen mit dem stillen Ozean verbindenden Eisenbahnen. Verkleinern wir etwas die Begriffe von Land und Ozean, so können wir von Deutschland aus einen kurzen Abstecher nach einer europäischen Ueberlandbahn machen.

In der Mitte der dänischen Insel Seeland liegen, von Touristen leider zu wenig beachtet, drei reizende Waldseen. Von Langby aus, das wir von Kopenhagen in $^1/_2$ Stunde mit der Eisenbahn erreichen, trägt uns ein kleines Dampfboot, wie wir es von den Havelseen um Berlin kennen, in 20—30 Minuten über eine kaum vom Winde gekräuselte Wasserfläche dahin nach Frederiksdal. Wir steigen aus. Ein verlockendes Wirthshaus mit schönem Garten ladet uns zum Bleiben ein, doch wir grüßen flüchtig „auf Wiedersehen auf dem Rückweg!": müssen wir doch noch eine Fahrt mit dem „Amphibienboot" machen. Nach wenigen Minuten erreichen wir es. Wir steigen ein, im Unklaren, woher diese Nußschaale mit ihrer allen Augen offenkundigen einfachen Maschine jenen sonderbaren Namen führt. Durch einen schmalen Kanal bringt uns die Barke in freieres Fahrwasser. An beiden nicht sehr entfernten Uferwänden steigen herrliche Buchenwälder empor, deren noch durchsichtige Kronen die hell schimmernde Sonne im Wasserspiegel glitzern lassen. Entzückt über diese Abgeschiedenheit des reizenden Inselfleckchens bemerken wir kaum, daß die Maschine plötzlich das Schiff langsamer vorwärts bewegt; wir sehen nach vorne und gewahren mit Betrübniß Land; doch wo ist die Landungsstelle? wo sind Wohnungen? wo Menschen? Am Ufer entlang ist nichts zu bemerken als ein rothgestrichenes Holzgerüst. Ueber die etwa 200 Meter lange, sanft ansteigende und wieder abfallende Landzunge hinweg erblicken wir wieder Wasser: wir warten auf das Kommando „Aussteigen!" Doch merkwürdig! der Kapitän verläßt das horizontal drehbare Steuerrad des Schiffes und ergreift den daneben befindlichen, senkrecht stehenden Steuerhebel der Eisenbahndampfmaschine. Vorsichtig nähern wir uns den etliche Meter ins Wasser hereinragenden rothen Schranken, fahren zwischen sie ein und werden von ihnen, langsam vorfahrend, eingezwängt, so daß zwischen Schiffswand und Schranken kaum Platz bleibt zum Einklemmen der Finger. Plötzlich ein Ruck! Halb dänisch, halb

Digitized by Google

Prüfungswesen.

Aus Württemberg. ACA. Organisation — Höherer Eisenbahn-Dienst. Als vor etwas mehr als 12 Jahren die Kgl. Verordnung erschienen war, welche die höhere und mittlere Eisenbahn-Dienst-Prüfung gebracht hat, sagte man sich bald, daß dieselbe eine neue Organisation des äußeren Dienstes im Gefolge haben werde, eine Vermuthung, die durch den großen Zugang an höheren und mittleren Kandidaten an Wahrscheinlichkeit gewann. Besonders stark ging das Gerede von der Neuorganisation, als im Jahre 1890 einige Mitglieder der Generaldirektion eine Reise zu dem Ende gemacht haben, die Einrichtungen anderer deutschen Eisenbahnverwaltungen an Ort und Stelle zu studiren. Es war damals offenes Geheimniß, daß ein Entwurf in Vorbereitung sei, der uns nach preußischem und bayrischem Muster Betriebs- oder Oberbahnämter bringen werde. Allein sei es, daß der damalige starke Rückgang unserer Eisenbahnrente eine anscheinend mit ziemlichen Kosten verknüpfte Organisation nicht gestattete, sei es, daß es nicht räthlich schien, ein System einzuführen, das Preußen wegen seiner Kostspieligkeit und Umständlichkeit eben zu verlassen im Begriffe stand, kurzum die brennende Frage verschwand wieder von der Bildfläche; doch ruhte sie nicht ganz, eine Reihe Neuerungen, welche als Vorläufer einer allgemeinen Organisation gelten können, sind inzwischen zur That geworden: Die Zugförderung wurde vom Werkstättendienst getrennt und hierfür besondere Maschineninspektoren geschaffen, alle größeren Bauämter erhielten eigene Abtheilungsingenieure zugewiesen, die Bahnmeistereien wurden erheblich vermehrt, unbedeutende Stationen zu Haltestellen umgewandelt, verkehrsreichere zu Bahnhofverwaltungen 2. Klasse erhoben, eine stattliche Zahl neuer Eisenbahnsekretärstellen für den Bau- und Betriebsdienst konnte besetzt werden, damit ging die Schaffung günstiger Vorrückungsverhältnisse, sowie eine wesentliche Besserung der Gehälter im mittleren und niederen Dienst Hand in Hand. Nur eine Kategorie hatte sich gleich werkthätiger Fürsorge nicht zu erfreuen, es sind dies die Beamten des höheren Eisenbahnbetriebsdienstes. Diese allein gingen immer leer aus, ja noch mehr, während nach der finanziellen Seite für sie vollständig Stillstand herrschte, sind für die 2—3 neugeschaffenen Stellen fast ein Dutzend andere eingezogen worden, namentlich durch die Degradation der Verwaltungen 1. Klasse in solche 2. Klasse. Auf ihre Lage paßt fast das Bild der Taminaschlucht: von der Rechten und von der Linken hohe Felsen, die nach vorn immer mehr zusammenrücken und in dem engen Raum die gegenwärtig hochgehende Tamina der Sparsamkeit, die noch manch gut Stück Weges ab und mit sich fortreißt; kein Wunder, wenn es darum nur wenigen, von Geist und Gunst besonders Beglückten gelingen mag, zur Freiheit des wirklich höheren Dienstes durch den schmalen Ausgang zu gelangen.

Ich hörte einmal das Wort: Die Höheren haben den Erwartungen nicht entsprochen. So noch eine Retourchaise darauf gelegen, ich habe sie mir versagt, weil ich die Rede auch für den Fall, daß sie mehr als ein bloß persönliches Kompliment sein d. h. allgemeinere Bedeutung haben sollte, für nicht ganz unrichtig, wenn auch in anderem Sinn, zu halten vermochte. Wenn wir sehen, wie die Beamten anderer Staatsverwaltungen nach Abschluß ihres Studiums in den praktischen Dienst treten und dann bei leidlicher Pflichterfüllung allmählig in die höheren Stellen einrücken, so ist nicht zu übersehen, daß diese eben nur das Erbe ihrer Vorgänger zu erwerben brauchen, anders lag es beim höheren Eisenbahndienst, da war es Aufgabe der Erstlinge, ihren Nachfolgern erst dieses Erbe zu schaffen; und das, kann man sagen, ist bis jetzt noch nicht geschehen. Es genügt meines Erachtens die bloße Pflichterfüllung nicht, um einen neugeschaffenen Stand, wie es der höhere Eisenbahnbetriebsdienst ist, zu erhalten und zu Ansehn zu bringen, um so weniger, als ja manchen Höhergeprüften bei der jetzigen Verwendungsweise am Kartirtisch und am Ausladerampen dienstlich wenig Gelegenheit geboten ist, ihre Qualifikation für den höheren Dienst darzuthun; es bedarf hierzu vielmehr einer über die handwerksmäßige Auffassung hinausreichenden Thätigkeit, der Beschäftigung mit den allgemeinen und speziellen Fragen des Verkehrs und der Verwaltung und der Vertretung des Ergebnisses derartiger Studien vor der Oeffentlichkeit. Fachschriften und Vereine aller Art bieten hierzu reiche Gelegenheit. Man beunruhige sich nicht mit dem Gedanken: solche Mitarbeit an den höheren Verwaltungsaufgaben sei nicht nur nicht verlangt, sondern nicht einmal erwünscht. Mag sein, daß der eine oder andere Vorgesetzte darin ein unwillkommenes Hineinreden in sein Geschäft erblickte, das die Leute nur vorlaut mache und oft genug der Anlaß zur Vernachlässigung des eigentlichen Berufes sei; verschiedene Prüfungsarbeiten aber liefern umgekehrt den Beweis, daß ein tieferes Eingehen auf das Wie und Warum des Dienstes und auf die Tagesfragen, deren Behandlung in der Tagespresse nicht immer die glücklichste ist, erwartet wird.

Gewiß war es durchaus richtig, wenn vor einigen Monaten sich eine Deputation gebildet hat, welche an maßgebender Stelle ihre Wünsche vortrug, denn ein gutes Wort findet seinen guten Ort. Aber das Wohlwollen der Vorgesetzten, worin wir alle die Vorbedingung für eine Wendung zum Bessern sehen, wird von allen Seiten mit oft entgegengesetzten Interessen in Anspruch genommen und bedarf daher einer Grundlage, die neben der gewissenhaften Besorgung der Amtsgeschäfte gewiß dadurch am besten geschaffen wird, daß man durch fleißiges Mitarbeiten an der Fachliteratur die höhere Auffassung seines Berufes darlegt. Vielleicht unternimmt es Jemand, in einer Behandlung der Organisation zu zeigen, in welcher Weise die Frage des höheren Betriebsdienstes zur Zufriedenheit der Kandidaten desselben gelöst werden kann.

Post- und Telegraphenwesen.

Bayern. In München werden gegenwärtig die sogenannten Klopferapparate in Verwendung genommen. Sie unterscheiden sich von den gewöhnlichen Morse-Apparaten dadurch, daß die Papierstreifen in Wegfall kommen. Der Beamte muß die Telegramme sämmtlich nach dem Gehör aufnehmen, zu welchem Zweck nur eine

---

deutsch giebt der Kapitän seiner Zufriedenheit Ausdruck, und o Wunder! wir klimmen langsam, aber stetig aus dem Wasser die Anhöhe hinauf. Jetzt wird die Geschichte zu geisterhaft, wir lehnen uns über Bord, erblicken da zwei Eisenbahnschienen im Wasser liegend und aufs Land sich erstreckend, wir klettern über Bord und sehen nebenherlaufend unser Schiffchen munter auf 4 Rädern mit Spurkranz über die Schienen rollen, auf der Höhe wenige Meter horizontal weiterfahren und dann schneller dem Wasser zusteuern, das als zweiter See das Boot bald über die unter der Oberfläche liegenden Schienen weghebt.

Auf der kurzen Fahrt über den zweiten See hin bis Farum haben wir kaum Zeit, die maschinelle Einrichtung auf Deck zu studiren: dieselbe Dampfmaschine, eine eincylindrische Compoundmaschine, liefert den Dampf zur Bewegung des Schiffes im Wasser und des Dampfschiffwagens auf dem Lande, sie überläßt nur in einem Falle die Steuerung dem Steuerrad des Schiffes, im zweiten dem Steuerhebel der Lokomotive. Durch die Schranke wird das Schiff so eingezwängt, daß die Spurkränze der 4 Räder in die im Wasser beginnenden Schienen einschnappen und das zum Wagen gewordene Schiff auf seinen Rädern weiterrollt.

Daß die Verbindung der beiden Seen nicht mittels des Durchstichs der Landzunge hätte bewerkstelligt werden können, ist kaum anzunehmen.

Wenn auch „etwas" kleiner als die pacifischen Bahnen: höchst originell ist diese europäische Ueberlandbahn, und ein Reisender, der Kopenhagen besucht, versäume mit der Betrachtung der wundervollen Natur nicht, diejenige dieses Wunderkindes zu verbinden!

Vermischtes.

Die englische Post nach Indien, China und Australien wird bekanntlich allwöchentlich von London Freitag Abends 8,15 in einem Spezialzug via Calais, Pariser Ringbahn, Mont Cenis, Bologna nach Brindisi geschafft, wo die Schiffe der Peninsular and Oriental Steam Ship Co. bereit liegen, um die Post via Suezkanal nach dem fernen Osten zu befördern. Jahrelang hängte man dem Spezialpostzug einen Schlafwagen an, um besonders eiligen Reisenden die Wohlthat einer äußerst raschen Ueberlandreise zu Theil werden zu lassen. Da aber sowohl die Zahl der Reisenden als auch die Schwere des anglo-indischen Felleisens immer mehr zunahm, entschloß man sich vor einigen Jahren zu einer Theilung des Zuges. Man führte unter Leitung der belgischen Schlafwagen-Gesellschaft den Peninsular-Expreß ein, der, ähnlich wie der Orienterpreß, Norderpreß ꝛc., als Luxuszug 1. Klasse mit Schlaf- und Restaurationswagen die anglo-indischen Reisenden Sonnabends früh 1 Uhr in Calais aufnimmt und Sonntag Abends 8 Uhr in Brindisi absetzt, während der reine Postzug, ohne Passagiere, in kurzen Abständen hinterher fährt. Dieses System hat sich gut bewährt und seit dem 1. Juni ist eine weitere Beschleunigung eingetreten, indem der Peninsular-Expreß schon um 6,20 Abends, $1^1/_2$ Stunden früher, nach Brindisi gelangt, mithin die enorme Strecke Calais-Brindisi, eine Distanz von 2193 Kilometer, in 40 Stunden, gleich 55 Kilometer pro Stunde, zurücklegend. (Uhlands Verk.-Ztg.)

Digitized by Google

Schallvorrichtung an den Apparaten angebracht ist. Es soll an diesen Apparaten präziser und rascher gearbeitet werden als an den Morse-Apparaten. Eine weitere nennenswerthe Einrichtung in München sind die Feuerwecker. Durch diesen Apparat kann eine beliebige Telegraphenstation in Oberbayern in jeder Stunde der Nacht durch eine Alarmvorrichtung geweckt werden. Bei Feuersgefahr oder sonst in dringlichen Fällen ist diese Einrichtung von größtem Werthe. Seit einiger Zeit hat man auch die Batterien für den Betrieb der Telegraphenleitungen durch Akkumulatoren ersetzt.

Versuche mit einem neuen Telephonapparat, der ohne jede Bedienung arbeitet, sind in letzter Zeit in Moskau vorgenommen worden und sollen glänzende Ergebnisse geliefert haben. Der Erfinder Namens Kildischewsky beabsichtigt demnächst, eine Unterhaltung direkt mit Berlin anzuknüpfen und zwar vermittelst der gewöhnlichen Telegraphenleitung. Gelingt auch dieser Versuch, woran man nicht mehr zweifelt (?!), so will sich Kildischewsky nach London begeben, um sich von da aus direkt mit New-York in Verbindung zu setzen. Seine neue Erfindung, auf die bereits in allen Staaten Patent genommen ist, will Kildischewsky der englischen Regierung für einen hohen Preis verkaufen.

Vermischtes.

Entfernung der elektrischen Luftleitungen in Amerika. Nachdem schon seit längerer Zeit in New-York die Luftleitungen, auch die Telegraphen- und Telephonleitungen durch Untergrundleitungen ersetzt sind, ist auch im Staate Massachusets ein Gesetz erlassen worden, nach dem bis zum Jahre 1900 alle Luftleitungen verschwunden sein müssen, und welches nun sehr einschneidend auf den öffentlichen Verkehr in Boston einwirkt. In New-York hat das bestehende Verbot der Luftleitungen stark zurückhaltend auf die Entwickelung der elektrischen Straßenbahnen gewirkt, in Boston haben sie aber einen erheblichen Umfang genommen, namentlich verfügt die Westend-Street-Railway-Gesellschaft über ein ausgedehntes Netz mit Luftleitungen. Alle Betriebe sind zur Beseitigung der Luftleitungen gezwungen, und diese ist denn auch bereits thatkräftigst unter Zuhilfenahme der Nacht- und Sonntagsarbeit in Angriff genommen worden. Die Straßenbahnen haben die Aenderung noch nicht aufgenommen, weil sie noch nicht über eine befriedigende Bauweise für Untergrundleitungen verfügen.

Briefkasten.

G. in St. Aus dem Inhalte Ihres Briefes war leider nicht zu erfahren, welche Verwaltung Sie meinen. Bei der preußischen ist durch die Neuorganisation eine Aenderung eingetreten, andere Verwaltungen mit derselben Einrichtung sind uns nicht bekannt. — **E. E., Berlin.** Ihrem Wunsche hat in vorliegender Nummer endlich entsprochen werden können; Raummangel gestattete es leider nicht eher. — **R. in Halle.** In nächster Nummer. Auf dem Verbandstage ist jener Gegenstand allerdings berührt, aber kein besonderer Beschluß darüber gefaßt worden. Eine Eingabe in der Rechtsschutzangelegenheit, betr. den Strafvollzug, wird nicht allein an den Bundesrath, sondern an die in Betracht kommenden gesetzgebenden Körperschaften überhaupt gemacht werden. Die Verwaltung wird davon gar nicht berührt, wird aber selbstredend gebührend in Kenntniß gesetzt werden. — **Ortsgr. Neustadt.** In nächster Nummer. — **St. in W., N. in M., R. in P.** Ihre Briefe hatten Uebergewicht, wofür natürlich „Strafporto" = 60 Pfg. zu zahlen war. In Zukunft werden wir solches in Anrechnung bringen oder die Briefe uneröffnet zurückgehen lassen müssen. — **H. in M.** Es hat uns gefreut, wieder einmal ein kräftiges Lebenszeichen von Ihnen zu erhalten. In nächster Nummer! Freundl. Gruß. — **St. in M.** Das Eisenbahn-Liederbuch, herausgegeben von A. Roß-Magdeburg, dürfte das empfehlenswertheste sein. Hoffentlich erscheint bald mal eine neue Auflage. — Zur Vermittelung sind wir gern bereit. — **W., Stgt.** Ihre Einsendung wird voraussichtlich ihre Wirkung nicht versagen, um so weniger, als bereits eine ähnliche Auslassung von Seiten eines anderen Herrn Kollegen vorausgehen wird. Es scheint da in der That eine brennende Frage vorzuliegen, deren alsbaldige Lösung nur dringend zu wünschen ist. Besten Gruß!

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

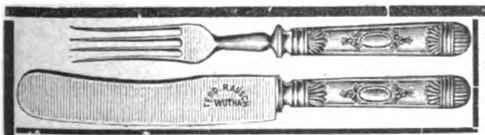
Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.



Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir-u. Emaillewaar, Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert

Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. ⁻ bis 50.

Ferd. Rausch-Wutha, Thür.

Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.

Katalog umsonst und postfrei.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. **Prospekte u. nähere Auskunft bei der Direktion in Berlin, Kaiserhofstr. 2.**

Bahnmeister-Schule

Sternberg in Mecklbg.

Auskunft durch d. Director: Moritz Wenck, Architot.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

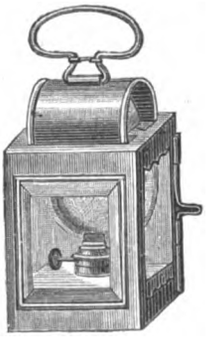
Ahr-Rotweine

empfehlen garant. rein pr. Ltr. v. 90 Pfg. an. **Garantie: Zurücknahme.** Versand in Gebind. v 17 Ltr. an u. in Flaschen. Preisliste u. Proben zu Diensten.

Gebr. Köch, Neuenahr, Ahr, (Rheinl.)
Weinbau und Weinkelterei.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Wandung der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen. à Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Trauben-Versand.

Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Genfingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und **billiger** wie jede Kautions-Gesellschaft

Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.
Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, **franco.**
sowie reichillustr. Catalog
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Die Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktiengesellschaft

Berlin W., Französische Strasse 15

stellt Amts- und Dienst-Kautionen und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Familien-Versorgung.

Alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- 2c. Beamten, die Beamten der Sparkassen, Genossenschaften und Kommanditgesellschaften, Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, Aerzte, Thierärzte, Zahnärzte, Apotheker, Ingenieure, Architekten, Offiziere z. D. und a. D., Militär-Aerzte, Militär-Apotheker und sonstige Militärbeamten, sowie auch die bei Gesellschaften und Instituten dauernd thätigen Privat-Beamten, welche für ihre Hinterbliebenen sorgen wollen, werden auf den

Preußischen Beamten-Verein

Protektor: Seine Majestät der Kaiser

Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnisgeld-Versicherungs-Anstalt

aufmerksam gemacht.

Reiner Zugang 1895 — 3391 Versicherungen über 12579940 Mk. Kapital und 50660 Mk. jährl. Rente.
Versicherungsbestand 141178555 Mk. Vermögensbest. 36543000 Mk.
Der Ueberschuß des Geschäftsjahres 1895 beträgt rund 1237000 Mk., wovon den Mitgliedern der größeste Theil als Dividende zugeführt wird.

Die **Kapital**-Versicherung des Preußischen Beamten-Vereins ist vortheilhafter als die s. g. **Militärdienst**-Versicherung.

Der Verein stellt **Dienstkautionen** für Staats- und Kommunal-Aemter unter den **günstigsten** Bedingungen.

Infolge der eigenartigen Organisation (keine bezahlten Agenten) sind die Prämien beim Verein billiger, als bei allen anderen Anstalten. Die Drucksachen desselben geben jede nähere Auskunft und werden auf Anfordern kostenfrei zugesandt von der

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz erselb n hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng rollen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber f sten Fuss zu fassen Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Pianinos

von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Gute Weine.

Weine im Faß v. **25** Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90 Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90 Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh. das Liter. — **Flaschenweine** bis zu 10 ℳ in jeder Preislage von 12 Flaschen an. 12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu 11, 13, 16, 18 ℳ u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.

Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Das in jeder Beziehung denkbar beste
Pianino
liefert die 1876 gegr. Pianoforte-Fabr. von
J. Schmey,
Berlin SW., Puttkamerstr. 12.
Den Herren Beamten ganz besondere Vorzugspreise. Fr. Probesendung. Theilzahlung. 10 Jahre Garantie!

Nur **Engros-Versand.** Cataloge gratis und franco.

Meine aus rein überseeischen Tabaken hergestellten

offerire ich den Herren Eisenbahn-Beamten mit 10% Rabatt.
Ziel 2 Monate. — Garantie: eventuell Zurücknahme. — 300 Stück portofrei.
Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9, I. Etage.

Viele **Anerkennungsschreiben** von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Zur Frage der Aufbesserung der Beamtengehälter in Preußen. — Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verkehrs-Beamten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Technisches. — Prüfungswesen. — Post- und Telegraphenwesen. — Feuilleton: Zu den Spezialitäten der Berliner Gewerbe-Ausstellung. — Eine europäische Ueberlandbahn. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage“.

Digitized by Google

Zu Nr. 36. Leipzig, den 3. September 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, redaktionell im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung. Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Herr Bennewitz als Vertheidiger der „Wochenschrift f. Eisenb.-Betriebs- u. Verkehrsbeamte"

und der Sonderbestrebungen des „Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes".*)

In Nr. 26 genannter Wochenschrift übt ein Herr Bennewitz an dem in Nr. 24 der Beilage zu den Verkehrs-Blättern enthaltenen Aufsatz „Die Aufgaben des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins" eine Kritik, welche wegen ihrer vielen thatsächlichen Unrichtigkeiten eigentlich keine solche ist, ganz zu schweigen von einzelnen Geschmacklosigkeiten, die wir übrigens dem Herrn Verfasser, der ja die Leser der Wochenschrift besser kennen muß, wie wir, gerne schenken.

Herr Bennewitz ist nämlich so liebenswürdig gewesen, die an einer „gewissen Fachpresse" geübte Kritik auf die „Wochenschrift für Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrsbeamte" zu beziehen, woran ihn zu hindern wir jedenfalls nicht die geringste Veranlassung haben.

Daß ich mich des Ausdrucks „eine gewisse Fachpresse" bedient habe, wurmt Herrn Bennewitz sichtlich, wenngleich er es nicht un-Ehrlich, aber doch viel einfacher findet, was ich übrigens auch meinte.

In der eigentlichen Kritik meiner Gedanken tritt uns Herr Bennewitz mit dem sehr bemerkenswerthen Geständniß entgegen: Ja, lieber Herr Ehrlich, das ist durchaus nicht zu bedauern, daß diese „gewisse Fachpresse" unablässig dafür sorgt, daß die Sonderinteressen wach erhalten werden, sondern nur mit Freuden zu begrüßen, denn zuerst müssen sich doch die einzelnen Berufsklassen über ihre Ziele klar sein und dieselben theilweise auch schon erreicht haben, ehe sie sich zu einem großen Ganzen verschmelzen! Treten sie aber von vornherein in ein bestehendes großes Ganze ein, so werden sie einfach verschlungen, die Handlungen werden ihnen zudiktirt und am Ende finden sie sich selbst nicht mehr!

Mein verehrter Herr Bennewitz! ich muß Ihnen gestehen, ich weiß wirklich nicht, wer Sie am meisten bedauern soll, die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und die Leser der Verkehrs-Blätter oder Vorstand und Mitglieder des „Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes" und die Leser der „Wochenschrift"! Sie finden eine sachlich gehaltene Kritik der Sonderbestrebungen ungerechtfertigt und werfen sich dann zum Vertheidiger derselben auf! Daß die die Sonderbestrebungen pflegenden Berufsklassen sich über die anzustrebenden Ziele noch nicht klar sind, geben Sie ja selbst zu und stellen damit den Sonderbündlern allerdings ein wenig schmeichelhaftes Zeugniß aus. Daß Sie aber einem Vereine von 8000 bis 9000 Mitgliedern, welcher sich in seiner Gesammtheit doch zweifellos aus zumeist intelligenten und berufstüchtigen Beamten zusammensetzt, nicht die Kraft beimessen, innerhalb einer gemeinsamen Berufsorganisation seine Selbständigkeit zu wahren, beweist mehr wie alles Andere, daß Sie an hochgradiger Kurzsichtigkeit, wenn nicht an einem ganz bedenklichen Mangel von gesundem Urtheil leiden.

Diesem Umstande ist es auch wohl zuzuschreiben, daß Sie die Sonderbündelei, nicht allein unter den Eisenbahnbeamten, sondern auch unter anderen Berufsorganisationen für eine Nothwendigkeit, jedenfalls für zweckmäßig halten. Wir, die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins, halten sie für eine sehr große Unklugheit, obgleich wir sie als eine Eigenthümlichkeit des deutschen, im Besonderen des preußischen „Michel" entschuldigen.

Wir werden deshalb diese „Michelei" immer und überall bekämpfen, selbst auf die Gefahr hin, dadurch den gefährlichen „Leu" bei den Sonderbündlern zu wecken.

Was Sie, Herr Bennewitz, im weiteren Verlauf Ihrer Kritik von den Mäßigkeitsbestrebungen sagen, verräth wiederum eine Anschauung und Meinung von den Verhältnissen, welche zu ernstem Kopfschütteln Veranlassung geben. Sie sind, so sei zu Ihren Gunsten angenommen, offenbar mit den großen Schäden, welche „das Laster der Deutschen" im Volke schon angerichtet hat, und welche in weiten Volkskreisen die Mäßigkeitsbestrebungen hervorgerufen haben, nicht bekannt, und haben von letzteren jedenfalls eine falsche Vorstellung, wenn Sie meinen, derartige Bestrebungen könnten nicht Sache des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins sein.

Sie sagen: „Jeder Beamte und überhaupt jeder gebildete Mensch muß wissen, wie weit er zu gehen hat, was er sich, seinem Stande und nicht zuletzt seiner Familie schuldig ist, und weiß er es nicht, so wird es ihn der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein auch nicht lehren." — Das ist die allerbequemste, aber auch die nichtssagendste Art, sich über bestehende Uebelstände hinwegzusetzen. Nur schade, daß damit gar nichts geholfen wird!

Ueber die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Mäßigkeitsbestrebungen bei den Eisenbahn-Bediensteten will ich mich hier nicht weiter auslassen, sonst könnte ich dieselbe an Dutzenden von Beispielen aus meiner langjährigen Praxis und an den noch täglichen Vorkommnissen beweisen. Ganz bestimmt aber kann ich Herrn Bennewitz die Versicherung geben, daß seiner Zeit eine Bezirksbehörde der preußischen Eisenbahn-Verwaltung die Aufsichtsbeamten mit Anweisung versah, eine gewisse Kategorie von Eisenbahn-Bediensteten wegen der wahrgenommenen Neigung zum Alkoholismus scharf zu beaufsichtigen und von jeder in dieser Richtung gemachten Wahrnehmung zu berichten. —

Nun zum Schluß Ihrer Kritik, der, wie unsere Leser sich überzeugen werden, den vorhergegangenen verworrenen Ausführungen gleicht, wie ein Ei dem anderen.

Sie sagen: „Nun glaubt Herr Ehrlich schließlich noch, daß durch eine Vereinigung aller Berufsklassen der Eisenbahn-Beamten das Ziel der Gehaltserhöhung am ersten zu erreichen sei. Ich dagegen bin der Ansicht, daß gerade in diesem Punkte Herr E. sich im größten Irrthum befindet. Es muß doch jedem klardenkenden Menschen einleuchten, daß der Vorstand eines derartig ausgedehnten Verbandes, wenn er aus noch im aktiven Dienst befindlichen Beamten besteht, bei der äußerst komplizirten Zusammensetzung durch Mitglieder meist ganz verschiedener (?) Berufsklassen eine solche riesige (!) Arbeit gar nicht zu bewältigen vermag. Die Folgen liegen doch klar auf der Hand. Es würde der eine Berufszweig dem anderen gegenüber benachtheiligt werden, oder es würde Allen eine nur ungenügende Aufmerksamkeit zu Theil werden können; die naturgemäßen Folgen wären Unzufriedenheit und schließlich Zersplitterung."

Diese Auffassung, verehrter Herr Bennewitz, ist unzweifelhaft die aller Sonderbündler, welche ja von sich die hohe Meinung haben, beziehentlich durch eine „gewisse Fachpresse" in dem Glauben erhalten werden, sie könnten durch ein rücksichtsloses Vorgehen ihre vermeintlichen Ziele eher erreichen, als eine Berufsorganisation in der Anwendung der Selbsthilfe und dem ernstlichen Bestreben, nach den Gesetzen der ausgleichenden Gerechtigkeit die verschiedenen Interessen der einzelnen Branchen zu vertreten.

Es muß doch unbedingt zugegeben werden, daß, wenn eine jede einzelne Branche von Eisenbahn-Bediensteten sich zusammenschließt, um eine Interessen-Gemeinschaft zu bilden, sie dadurch allein schon die Veranlassung giebt zu weiteren derartigen Gründungen, die alle ohne Ausnahme gegeneinander kämpfen und in ihrem Verhalten und Vorgehen zur Erreichung der gesteckten Ziele niemals dasjenige Maaß von politischer Klugheit erkennen lassen,

*) Wegen Raummangels war die Aufnahme bisher nicht möglich.

Digitized by Google

welches unbedingt nothwendig ist, um praktische, nennenswerthe Erfolge zu erzielen.

Verschiedene Interessen-Gemeinschaften gehen niemals miteinander oder nebeneinander, sondern immer gegeneinander; deshalb sind die Ergebnisse ihres Strebens auch meist sehr zweifelhafte. Wo wider Erwarten die eine oder andere einen Vortheil, wenn auch nur einen vermeintlichen, erreicht hat, ruft derselbe sofort die eine oder andere Interessen-Gemeinschaft zum Kampfe auf. Und das ist allenthalben der Fall bei den verschiedenen Branchen der Eisenbahn-Beamten.

Augenblicklich gründen die Lademeister einen Verein, um mit ihren langjährigen Nebenbuhlern, den Telegraphisten, Sturm zu laufen wegen „Hebung des Standes" u. s. w., vor Allem aber um Erhöhung des Gehaltes. Und so werden wir noch mehrere Gründungen dieser Art erleben, welche alle bemüht sein werden, nicht zur Hebung des Standes der Eisenbahn-Beamten überhaupt, sondern zur Verfolgung einseitiger Interessen-Vertretung ihre Mitglieder anzuhalten, wobei ihnen dann eine „gewisse Fachpresse" die nothwendigen Vorspanndienste leistet. Man wird weder in sich einig werden, noch mit den anderen Interessen-Gemeinschaften, sondern sich gegenseitig bekämpfen und befehden und schließlich, bar aller Erfolge, sich selbst verlieren. Alle politischen Parteien, die eine ausschließliche Interessen-Politik zu Gunsten des einen oder anderen Standes befolgt haben, sind zerfallen und zerfallen noch täglich, und so wird es auch den preußischen Eisenbahn-Beamten ergehen, wenn nicht die bessere Erkenntniß von der Nothwendigkeit einer alle Branchen umfassenden, geschlossenen Berufsorganisation sich Bahn bricht und verwirklicht. Alles haben alle Eisenbahn-Bediensteten gemeinsam, namentlich das, was auf dem Gebiete der Selbsthilfe liegt. Die Verbesserung ihrer Lage aber durch Erhöhung ihrer Gehälter kann und darf von den einzelnen Vereinen als solche nicht in das Programm derselben aufgenommen werden, das verbietet uns nothwendig die Klugheit. Es ist deshalb auch das hierüber von Herrn Bennewitz Gesagte unzutreffend. Dabei ist aber nicht ausgeschlossen, daß eine von Einigkeit getragene Berufsorganisation bei der Aufstellung von Wünschen und Forderungen einen ungleich größeren Eindruck machen wird auf die maßgebenden Faktoren, als alle Interessen-Gemeinschaften zusammen, geschweige denn eine jede für sich, weil man viel eher geneigt sein wird, die von der Allgemeinheit des gesammten Berufsstandes entwickelten und aufgestellten Forderungen als berechtigte anzusehen. Ist es doch nahezu als ausgeschlossen zu betrachten, daß von einer Berufsgenossenschaft mit so verschiedenen Branchen unvernünftige und unberechtigte Forderungen erhoben werden, weil eine jede einzelne Branche es lernen wird, sich dem großen Ganzen unterzuordnen und nur solche Forderungen aufzustellen, welche auch von der gesammten Berufsorganisation mit gutem Gewissen vertreten werden können.

Von einer Einigkeit kann man so lange nicht reden, als die einzelnen Branchen für sich marschiren und sich gegenseitig bekämpfen, und die „Hebung des Standes" wird so lange hintenan gehalten, als eine jede Branche darunter nur die nackte Interessen-Vertretung für ihre Angehörigen versteht. Grundsatz für Alle muß werden: Ein Beruf, eine Gemeinschaft.

Selbst Herr Bennewitz ist so freundlich, zuzugeben, daß das Projekt einer Vereinigung aller Eisenbahner im Allgemeinen nicht zu verwerfen sei, hält dieselbe aber vor der Hand noch gar nicht wünschenswerth. Warum? hat er uns nicht verrathen.

Solange allerdings Ausführungen wie die des Herrn Bennewitz in einem Blatte, welches sich behaupteter Weise eines großen und, setzen wir hinzu, eines intelligenten und berufstüchtigen Leserkreises erfreut, unwidersprochen bleiben und von dem Vorstande der „Mittleren" gutgeheißen werden, so lange wird man nicht hoffen dürfen, daß der fortschreitenden Sonderbündelei Einhalt gethan werde.

Wenn wir in Preußen auf dem Vereinsgebiete noch so geringe Erfolge aufzuweisen haben, so haben daran einzig und allein die „Mittleren" die Schuld. Sie sind es gewesen, welche vor mehr denn einem Jahrzehnt in einer beklagenswerthen Engherzigkeit und Kurzsichtigkeit die Gründung eines allgemeinen Preußischen Eisenbahn-Beamten-Vereins hintenan gehalten und dadurch nicht allein sich selbst, sondern auch dem ganzen Stande geschadet haben.

Aus diesem unklugen Verhalten haben wenigstens verschiedene bundesstaatliche Berufsgenossen, namentlich die Sachsen, die nothwendigen Folgerungen gezogen und ihren Vereinsbestrebungen eine breite Grundlage gegeben, welche ihnen auch gute Erfolge gezeitigt hat, während wir in Preußen bis heute kaum noch über die ersten Anfänge zu einem allgemeinen nutzbringenden Streben hinausgekommen sind.

Es giebt aber überall Leute, welche, sonst ganz vernünftig, nicht im Stande sind, durch Schaden klug zu werden. Ihre vorgefaßten Meinungen, ihre einseitigen, engherzigen Auffassungen, das Fehlen eines weitausschauenden Blickes lassen sie zu keiner vernünftigen Auffassung der selbst geschaffenen, bedauernswerthen Lage gelangen und in Folge dessen verfallen sie den Sonderbestrebungen, schließen sich dadurch von der großen Gemeinschaft aus und, indem sie sich die Pflichten, welche die Gemeinschaft dem Einzelnen auferlegt, abschütteln, verlieren sie damit auch die Rechte und Vortheile, welche die Angehörigkeit zu einer Gemeinschaft dem Einzelnen gewährt. Man hat aus der Vergangenheit nichts gelernt, die Gegenwart begreift man nicht und wie in Zukunft sich die Verhältnisse gestalten werden, darüber wagt man gar nicht nachzudenken.

Daß nun eine Branche von Eisenbahn-Bediensteten, welche eigentlich berufen ist, innerhalb der Berufsorganisation das treibende Element zu bilden, sich mit einer ganz unverständlichen Hartnäckigkeit fern hält von allen gemeinsamen Bestrebungen, vielmehr die Förderung der Sonderbestrebungen für nutzbringender hält und sie großzuziehen bemüht ist, das ist, aufrichtig gestanden, überaus zu bedauern. Ja, man ruft die Geister und wird sie, wenn sie unbequem werden, nicht mehr los, und so wird man nachher auch die Sondervereine nicht mehr los werden. — Wenn man aber bei den „Mittleren" im Stillen doch vielleicht zugiebt, daß eine Vereinigung aller Berufsgenossen am Ende doch das Richtige wäre, so sollte man auch aus dieser Erkenntniß baldigst die Folgerung ziehen, dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein beizutreten. Durch eine solche That würde der Verband der „Mittleren" Vieles wieder gut machen und durch die darin liegende Verurtheilung der Sonderbestrebungen diesen für immer den Boden entziehen, jedenfalls nicht zum Nachtheil des Einzelnen, wie des großen Ganzen.

Ernst Ehrlich.

Eingesandt.

Wer mit nur einiger Aufmerksamkeit die Auseinandersetzungen im „Verein der Mittleren" über die zu gründende „Sterbekasse" verfolgt hat, der wird mit Bedauern zugestehen müssen, wie viel Mühe hier vergeblich an eine Sache gewendet wurde, die im „Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereine" nun schon längst zur glücklichen Lösung gelangt ist. Die Sterbekasse des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins ist behördlich genehmigt, nachdem alle Bedingungen erfüllt sind, die an eine sichere Kasse gestellt sind, sie ist aber auch so günstig, wie sie ebenfalls nicht mehr übertroffen werden kann. Die Sache liegt nun so, daß wenn der Verein der Mittleren um die Genehmigung seiner Kasse nachsuchen wird, er auf den Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein hingewiesen werden dürfte. — Wieviel Großes könnten wir auch leisten, wenn nicht so große Zersplitterung allenthalben zu verzeichnen wäre! Hier, wie in allen wirthschaftlichen Dingen sollten wir einig sein. Die Brandversicherungskasse zeigt doch deutlich genug den Weg. Freilich steht da nicht eine interessirte Presse dazwischen, die die Entwickelung aufhält und Alles todtschweigt, was ihr nicht in den Kram paßt. —

P. P.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Beitritt zur Sterbekasse betr.

Der Beitritt zur Sterbekasse des Vereins ist zur Zeit noch ein sehr mäßiger. Das ist in der Hauptsache wohl nur dem Umstande zuzuschreiben, daß die nunmehrige behördliche Genehmigung unter den Mitgliedern nicht hinreichend bekannt ist.

Wir richten die dringende Bitte an die Herren Vorstände der Ortsvereine und an die Herren Vertrauensmänner, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge auf den gesandten Formularen baldgefälligst zuschicken zu wollen.

Wenn auch die zu zahlenden Beiträge zur Sterbekasse anfänglich Manchem zu hoch erscheinen mögen, so stehen diese doch im richtigen Verhältniß zu den großen Vortheilen, welche unsere Sterbekasse ihren Mitgliedern bietet. Wir können sogar kühn behaupten, daß es keine Kasse giebt, die gleiche Vortheile ihren Mitgliedern gewährt.

Diese Vortheile sind in Kürze folgende:

1. Die Kasse gestattet Aufnahme bis zu 600 Mk. Die meisten gleichen Kassen schließen mit 300 Mk.

2. Nicht allein Beamten und deren Ehefrauen, sondern auch jedem Eisenbahnarbeiter und deren Frauen ist der Eintritt zu unserer Sterbekasse gestattet.

3. Mit dem vollendeten 65. Lebensjahre hört für die Mitglieder die Zahlung der Beiträge auf; trotzdem wird das volle Sterbegeld beim Tode des Mitgliedes bezahlt.

Digitized by Google

4. Die geleisteten Zahlungen der Mitglieder sind niemals verloren, da schon beim frühen Tode eines Mitgliedes im ersten Jahre des Beitritts $^1/_{10}$, nach dem ersten Jahre des Beitritts $^2/_{10}$, nach dem zweiten Jahre des Beitritts $^4/_{10}$, nach dem dritten Jahre des Beitritts $^6/_{10}$ und nach dem vierten Jahre des Beitritts $^8/_{10}$ des Sterbegeldes den Hinterbliebenen gezahlt wird. Nach dem fünften Jahre des Beitritts wird das Sterbegeld voll und ganz gezahlt.

5. Nach Eröffnung der Sterbekasse kann auch Personen, welche das 55. Lebensjahr überschritten haben, der Eintritt gestattet werden.

Die Kasse kann erst eröffnet werden, wenn 500 Mitglieder vorhanden sind. Wir ersuchen deshalb nochmals und dringend, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge schleunigst einzusenden.

Hannover, 31. August 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

von Aschoff,	Fleckner,	Schwitzky,	Surkemper,
Direktor.	Schriftführer.	Buchhalter.	Hauptkassirer.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden dringend ersucht, auf den noch in ihren Händen befindlichen **Antrags-Formularen zu Kautionsgestellungen bei der Ersten Berliner Kautions-Gesellschaft**, die rothen Zettel, mittels deren um Voreinzahlung von 3 Mark ersucht wird, zu entfernen, soweit dies nicht geschehen sein sollte.

Diese rothen Zettel haben schon längst keine Giltigkeit mehr.

Die Vereins-Verwaltung.
v. Aschoff.

Ortsbezirk Halle a. S.

Sonntag, den 13. September 1896, 11 Uhr Vormittags, **Versammlung** in Bühlings Hotel, hinterer Saal. — Tagesordnung: 1. Berichterstattung des Delegirten über den Verbandstag. 2. Besprechung verschiedener Angelegenheiten. **Der Vorstand.**

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Großenhain.

Bei der heute Abend stattgefundenen Ersatzwahl für den am 1. dieses Monats infolge Versetzung nach Zittau ausgeschiedenen Obmann, Herrn Bahnhofs-Inspektor Freiherr von Uslar-Gleichen, wurden der unterzeichnete Bahnhofs-Inspektor als Obmann, Herr Bahnmeister Lutzner als Obmann-Stellvertreter und Herr Stations-Assistent Große als Kassierer gewählt.

Bahnhof Großenhain C. Gr., den 21. August 1896.

Pohle, Bahnhofs-Inspektor.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Die diesjährige **Hauptversammlung** des Landesvereins findet am Sonntag, den 20. September 1896 dahier im Gasthause zum „Prinz Karl" (Ecke der Lammstraße und Zirkel) statt. Beginn der Verhandlungen Vormittags 9 Uhr.

Tagesordnung: 1. Erstattung des Jahres- und Kassenberichts. 2. Feststellung des Haushaltplanes für das nächste Vereinsjahr. 3. Berathung und Beschlußfassung über Anträge der Bezirksvereine und des Hauptvorstandes. 4. Neuwahl des Hauptvorstandes. 5. Wahl von 2 Kassen- und Rechnungsrevisoren und 2 Stellvertretern. 6. Besprechung von Standesangelegenheiten.

Karlsruhe, den 23. August 1896. J. V.: Dürr.

Bezirksverein Karlsruhe.

Aufruf!

Einem langjährigen, vielseits geäußerten Wunsche entsprechend, soll im Monat Oktober l. J. auf dem klassischen Boden der Mühlau in Mannheim eine **Zusammenkunft** aller Eisenbahnbeamten stattfinden, die jemals an der Hochschule des badischen Eisenbahnwesens, der Gr. Güterverwaltung Mannheim, studiert haben. Zweck der Vereinigung: Eingehende Besichtigung der neuen, erweiterten Hafen- und Bahnanlagen, Silospeicher u. s. w., für jeden Flügelradler belehrend und angenehm, sowie Auffrischung alter Erinnerungen an die schöne Zeit auf dem lieblichen Eilande.

Zur Gewinnung eines Ueberblickes über die voraussichtliche Zahl der Theilnehmer und rechtzeitigen Anordnung der erforderlichen Maßnahmen — Dampferfahrt, Gunjahr — wird um baldgefl. Anmeldung bei dem Unterzeichneten gebeten.

Karlsruhe, am Sedantage.

Betriebssekretär Haefner, I. Vorsitzender.

Aus anderen Vereinen.

Sachsen. In diesem Monat hält der Kranken-Unterstützungs-Verein für Expeditions-Hilfsarbeiter, Diätisten und aus diesem Stande hervorgegangene Beamte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen zu Dresden" seine 25. General-Versammlung ab und zwar Sonntag, den 20. Sept. 1896 Vormittags 10 Uhr im „Gewerbehaus", Ostra-Allee No. 13 I. Als Berathungs-Gegenstände liegen vor: 1. Jahresbericht, 2. Ergänzungswahl, 3. Antrag des Gesammtvorstandes auf Aenderung und Ergänzung der Vereinssatzungen und 4. etwaige Anträge. Mit der General-Versammlung wird aus Anlaß des 25jährigen Bestehens des Vereins diesmal eine Stiftungsfeier, bestehend in Konzert und Ball, verknüpft sein, die ebenfalls im genannten Etablissement abgehalten wird. Den instrumentalen Theil des sehr reichhaltigen und gewählten Programms wird eine der ersten Kapellen übernehmen, während die gesanglichen Vorträge in liebenswürdiger Weise vom Gesangverein der Staatseisenbahn-Beamten ausgeführt werden. Die Feier verspricht eine genußreiche zu werden und sieht der Gesammtvorstand einer recht regen Betheiligung der Mitglieder entgegen. — Am Schlusse des Geschäftsjahres zählt der Verein 697 Mitglieder, er unterstützte 132 kranke Mitglieder in 156 Krankheitsfällen. Das jetzige Vereinsvermögen beträgt 7134 Mark 96 Pfennige gegen 6524 Mark 40 Pfennige im Vorjahre. Von den Mitgliedern kommen 360 auf Dresden und 337 auf die übrigen sächsischen Stationen. Wie segensreich der Verein seit seinem Bestehen gewirkt hat, geht daraus hervor, daß innerhalb der verflossenen 25 Jahre 98963 Mark 46 Pfennige Unterstützungen an erkrankte Mitglieder gezahlt worden sind. Dieses erfreuliche Ergebniß eines aus den bescheidensten Verhältnissen und unter mancherlei Schwierigkeiten hervorgegangenen Kranken-Unterstützungsvereins bietet die Gewähr, daß derselbe auch in Zukunft und auf unabsehbare Zeit ein fester Anker sein wird für kranke Berufsgenossen, denen Betriebs- und sonstige staatliche Krankenkassen nicht zur Verfügung stehen. Nach Entrichtung eines gering bemessenen Eintrittsgeldes und einer kleinen monatlichen Steuer tritt das Mitglied in den Genuß einer Kranken-Unterstützung, die dasselbe — vornehmlich den aus den staatlichen Unterstützungskassen ausgeschiedenen Beamten — ohne Sorge in die Zukunft blicken läßt. Möchten dies recht viele Berufsgenossen, in erster Linie die jüngeren Beamten, beherzigen! Bei dem 25jährigen Stiftungsfeste in Dresden wird das Band der Kollegialität unter den Mitgliedern aufs Neue gefestigt werden; nach ernster Berathung tritt die sieghafte Frohlaune in die Erscheinung und schon jetzt rufen der Gesammtvorstand, wie die Dresdener Kollegen den auswärtigen Mitgliedern und deren Familienangehörigen ein herzliches „Willkommen" entgegen! —i.—

Verein der Eisenbahn-Hilfsarbeiter, Oldenburg.

Unser Verein konnte am 1. August d. Js. auf das erste Jahr seines Bestehens zurückblicken. Die festliche Begehung dieses Tages vereinte die Mitglieder fast vollzählig im Vereinslokale. Der Vorsitzende eröffnete die Feier mit einer Ansprache, in welcher er einen kurzen Ueberblick über die Thätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre gab, die Bedeutung und Ziele desselben beleuchtete, die Mitglieder zum Festhalten am Verein und zur Förderung desselben ermahnte und den noch nicht beigetretenen Kollegen den Beitritt empfahl. Ein flotter Kommers, der Ansprachen, Vorträge ernsten und heiteren Inhalts und gemeinschaftliche Lieder in bunter Reihenfolge brachte, hielt die Festtheilnehmer bis in die frühe Morgenstunde zusammen.

In der gutbesuchten Monatsversammlung vom 5. August wurden verschiedene Geschäftssachen erledigt, die Kollegen Lüschen und Ottmer aufgenommen und vom Vorsitzenden Vorschläge zur Beschaffung von Büchern für die Büchersammlung entgegen genommen. Zum Schlusse hielt Herr Schulte einen Vortrag über die Verkehrsmittel Londons.

Anzeigen.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen** unter genauer Angabe der zuständigen Direktion

von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Soeben erschienen:

Deutscher Eisenbahn-Kalender

Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte

auf das Jahr 1897

3. Jahrgang, vollständig neu bearbeitet,

herausgegeben für den Verband Deutscher u. Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Vereine

in gutem Ganzleinenband (grün oder roth mit Goldaufdruck) mit **Kunstdruckbild** der Herren Eisenbahnminister von Preußen, Sachsen und Baden, einer **Eisenbahnkarte von Deutschland** (Einzelwerth 25 ₰), Geschichts- und Terminkalender, und 180 Seiten Text, enthaltend eine reiche Menge wissenswerther statistischer und sonstiger Mittheilungen und Tabellen über Eisenbahn-Betrieb.

Preis **1,50** Mk., ohne Karte **1,25** Mk.

Der **Deutsche Eisenbahn-Kalender** für 1897 hat eine gänzliche Umarbeitung erfahren und dürfte, da alle ausführbaren Wünsche wieder berücksichtigt werden konnten, noch mehr als bisher schon, günstigster Aufnahme sicher sein. Ein jeder Eisenbahn-Beamte wird dieses schön und vornehm ausgestattete Taschenbuch zu täglichem Gebrauche um so lieber bei sich führen, als der gesammte reiche Inhalt (auf bestem Papier und in gutem Druck) in einem handlichen Bändchen vereinigt ist.

Deutscher Flügelrad-Kalender

Familienkalender mit Original-Wandkalender

auf das Jahr 1897.

2. Jahrgang. Preis **50** Pfennige.

Der **Deutsche Flügelrad-Kalender,** bearbeitet für unsere Eisenbahner-Familien, enthält in seinem 2. Jahrgange wiederum eine Fülle von ernsten und heiteren Erzählungen, Gedichten, Anekdoten und Illustrationen aus dem Eisenbahnleben und bildet in der That einen rechten Hausschatz. Der Leser wird seine wahre Freude daran haben.

Bestellungen wollen die geehrten Mitglieder bei den Herren Vertrauensmännern bez. Ortsgruppen- und Bezirksvorständen der Verbandsvereine gefl. recht bald machen. — Zur Einsendung der ausgefüllten Bestell-Listen bedarf es nur 3 ₰ Porto als Drucksache.

Leipzig, im September 1896.

Mit hochachtungsvollem Gruße

Der Herausgeber: **R. Krause.**

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

Nr. 14 ca. 100 cm lang
das Stück 3 Mark.
5 mm Bohrung
13 mm Bohrung

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1.— an
Lange Pfeifen von Mk. 2.50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0.60, 0.75, 1.00—3.00
Sanitäts-Tabake das Pfd. Mk. 1, 1.50, 2, 2.50, 3.00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Gensingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Bei Bezug von Jubiläums-Prämien wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.

Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. Dresden-Gruna Begr. 1878.

betreibt als Specialität die Fabrikation von Taschenuhren und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia“
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in Schmucksachen, sowie in Wand-, Stand- und Weckeruhren! Silber- und Alfénidegeräthe aller Art. — Sämmtliche Musik- und optischen Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer, Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V., Förster- „ „ „
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten, „ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
„ der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.
deb Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Nr. 37. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter

und

Allgemeine Deutsche

Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Törtenstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Erscheint jeden Donnerstag.

Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.

Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Berlin. Leipzig, den 10. September 1896. München.

„Eine abweichende Meinung zur Beamtenfrage."

Von J. E. Heppe.

Die in Nr. 35 der Deutschen Verkehrs-Blätter angeschnittene Frage über das Thema der Ehebeschränkung bietet mir ganz willkommene Gelegenheit, meine Ansicht darüber hier niederzulegen, nachdem ich jahrzehntelang über den Gegenstand nachgedacht und den größten Theil der betreffenden Literatur durchgearbeitet habe. Handelt es sich doch um das A und O der Bevölkerungsfrage oder das „Gesetz der Bevölkerung"! Jedenfalls die wichtigste Frage der Vergangenheit und Zukunft, über die wohl unter der Mehrzahl der Heirathsfähigen eine grenzenlose Unwissenheit herrscht und die deshalb auch in „Beamtenkreisen" zu erörtern ein großes Verdienst ist, obgleich dieselbe selbstverständlich auch durch diese Erörterung noch nicht geklärt werden wird. Bei keiner anderen Frage besteht eine solche Wechselwirkung wie bei der Bevölkerungsfrage. Was in einer Hinsicht als Vortheil erscheint, sieht bei einer anderen Betrachtung nachtheilig aus, und deshalb hat die Staatsverwaltung vollständig Recht gehabt, wenn sie bislang es vermieden hat, sich in die Eheschließungsangelegenheiten ihrer Beamten einzumischen.

Die Einmischung in diese Angelegenheit der Offiziere hat dem Staate vielleicht mehr Nachtheil wie Vortheil gebracht! Weder körperliche noch seelische Zuchtwahl ist dem Staate, der erste sein will, noch gestattet! Nicht Schönheit, noch Würdigkeit entscheidet bei der Verheirathung des Offiziers, sondern der Geldbeutel des Schwiegervaters und einige Standesvorurtheile. Behüte uns Beamte der Himmel vor ähnlichen Eingriffen. Ein liebeödes Eheleben und körperlich und geistig schwacher Nachwuchs ist die Folge jener Konvenienzheirathen — doch der Stand, der Stand ist gerettet! Die Wehrhaftigkeit des Reiches würde von Jahr zu Jahr zurückgehen, wenn nicht ein Nachwuchs aus besser vereinigten Bürgersphären das schwachgewordene Kriegergeschlecht auffrischte. Man betrachte sich einmal Frau und Kinder der „standesgemäß" verheiratheten Offiziere. Nur wenige unter ihnen werden dem Zwecke „Veredelung der Rasse" zu entsprechen vermögen. Und wie mancher tüchtige Mann hat, wenn er nach Tasso „in einer Vereinigung zum Wohlgefallen der Schönheit" nicht die nöthigen Thaler in der Tasche des Schwiegervaters gefunden, lieber den Stand an den Nagel gehängt und dennoch sein Lieb geheirathet — welche dem Stande und dem Nachwuchs vielleicht mehr zur Ehre gereicht haben würde, wie manche mit den nöthigen Thalern und Ahnen.

Doch lassen wir dem Offizierstande seine Vorrechte und hüten wir uns nur, mit ähnlichen Beschwerden beschenkt zu werden.

Nun hat der Verfasser des zitirten Artikels ganz Recht, wenn er von Beamtenelend spricht. Auch bei der zu erwartenden Gehaltsaufbesserung wird es nach einiger Zeit das alte Elend wieder geben, weil die Gehälter für die komplizirten Existenzverhältnisse der heutigen Zeit immer ungenügend waren und sein werden. Das kommt daher, weil der Staat die Anforderungen, die er an seine Beamten stellt, langsam immer höher schraubt, und wenn er mit der rechten Hand 100 Mark Aufbesserung giebt, mit der linken 300 Mk. wieder einzieht. Schon jetzt steht den preußischen Beamten in Aussicht, durch Einbüßung des Kommunalsteuerprivilegiums das Doppelte (!) der voraussichtlichen Gehaltsaufbesserung wieder dranzugeben; außerdem wird durch Erhöhung der Anforderungen an die zukünftigen Kandidaten an Schul- und Erziehungsgeldern wieder ein weiterer Theil der Aufbesserung mehr wie früher aufgewendet werden müssen für die Kinder, um diese später standesgemäß unterbringen zu können. Aber auch, wenn dies nicht der Fall sein sollte, sind die Verhältnisse derartig geschraubt für die Unterbringung der Kinder, daß für die Eltern auch beim höchsten Gehalte immer nur Elend resultiren muß.

Man denke sich z. B. nur einen preuß. Stationskandidaten der heutigen Zeit! Entweder besucht er bis zum 17. Jahre die Schule, um dann bis an 10 Jahre umsonst oder für einen Spottlohn arbeitend, endlich „Assistent" zu werden; oder einen Militäranwärter, der bis zum 30. Jahre Soldat sein und weitere 5 Jahre anwärtert, bis er eine halbwegs ausreichende Anstellung erlangt — und so lange muß er den Eltern mehr oder weniger auf der Tasche bleiben.

Da sind die Verhältnisse im vielgeschmähten Frankreich — wenigstens früher — viel günstiger gewesen, trotzdem die Gehälter dort sehr niedrig waren. Das kam daher, weil der 15 Jahre alte Sohn ohne viele Umstände in der Verwaltung Beschäftigung und günstige Bezahlung fand, ohne vorher sein Professor-Examen abgelegt zu haben.

Hinzukommt die allzureiche Fruchtbarkeit des germanischen Stammes.

Nach einer mir vorliegenden Berechnung Moreau de Jonnis verdoppelt sich die Bevölkerung in Frankreich alle 138 Jahre, in der Schweiz alle 227 Jahre, in Spanien alle 106 Jahre, in Holland alle 100 Jahre, in Deutschland alle 76 Jahre. Hierzu tragen nun die Beamten-Familien natürlich auch ihr Theil bei. Fünf bis sechs Kinder sind bei der Tugendhaftigkeit und der Unwissenheit der Ehegatten die gewöhnliche Anzahl — und diese dann bis zum 30. Jahre erwerbsunfähig bleibend! Da reicht natürlich unser Einkommen nicht aus und wird auch nach der Erhöhung nicht ausreichen, da dann die Unterbringung noch schwieriger werden wird. Der Verfasser hat vollständig Recht,

Digitized by Google

wenn er zur Vermeidung des Beamtenelends eine Hinausschiebung der Verheirathung vorschlägt. Aber sie muß das Ergebniß freier Entschließung und nicht die Folge behördlicher Einwirkung sein, weil sonst auf einem anderen Gebiete Uebelstände entstehen, welche, viel schlimmer wie die Folgen der heutigen Offiziersehen — zum Geschlechtselend führen und den Stand der Beamten vollständig demoralisiren würden. „Jung gefreit hat Niemand gereut," heißt's im Sprüchwort — allerdings der Beamte ist in Bezug auf sein Einkommen mit vierzig Jahren noch jung.

Es fragt sich nun, soll die Staatsverwaltung der Eheschließung ihrer Beamten interesselos gegenüberstehen; soll sie eine Einwirkung für oder gegen in die Hand nehmen?

Bei der großen Anzahl der Staatsbeamten, welche der Staat heute zur Ausführung seiner Aufgabe braucht, darf ihm die Eheschließung seiner Beamten nicht gleichgiltig sein. Aber wie wir gesehen haben, darf er die Eheschließung aus moralischen Gründen nicht erschweren. Soll er sie fördern?

Das Gute liegt hier in der Mitte. Er soll die Verheirathung seiner Angestellten reguliren, d. h. versuchen, weder zu früh noch zu spät die Eheschließung der Betroffenen zu ermöglichen. Nicht zu früh, um das Beamtenelend, nicht zu spät, um das Geschlechtselend zu verhüten.

Wie kann das geschehen?

Auffallender Weise ist in Deutschland, dem Eldorado des Familienlebens und der Staatsweisheit, die Besoldung für einen verheiratheten und einen unverheiratheten Beamten vollständig gleich! Es folgt daraus, daß es dem Staate gleichgiltig ist, ob seine Beamten verheirathete „Normalmenschen" oder unverheirathete „Geschlechtsdiebe" sind? Das kann einem auf moralischen Grundlehren aufgebauten Staate nicht gleichgiltig sein, und deshalb kann mit Recht verlangt werden, daß Diejenigen, welche die Bürde der Familie dem Cölibat vorziehen, welche unbestritten dem Staate nützlicher sind wie Drohnen und Eunuchen, dementsprechend gelohnt werden. Der Staat, welcher dies nicht thut, darf sich nicht wundern, wenn die Sitten verfallen und die Unkeuschheit die Oberhand gewinnt, und wenn er — untergeht. Denn nur ein keusches Volk ist stark, das beweist der dereinstige Niedergang Roms — und der jetzige Frankreichs!

Hieraus ergiebt sich die Nothwendigkeit, bis zu einem gewissen Lebensalter die Gehälter zwar gleich zu normiren, dann aber, etwa vom 30. Jahre ab, eine Zulage für verheirathete Beamte einzurichten, denn mit 30 Jahren ist es Zeit, dem „heißen Diebstahl der Natur" nach Shakespeare ein Ende zu machen und den Töchtern der Beamten existenzfähige Ehestandskandidaten zu creiren. (Wohin sollen diese armen Geschöpfe gelangen, wenn die Eheschließung der Beamten gar noch erschwert wird?!). Die Zulage für verheirathete Beamte zu normiren, ist eine wichtige Sache. Sie richtet sich am besten nach der Zahl der Kinder, aber geradezu unmoralisch wäre es, „für jedes Kind eine Zulage von 200 Francs zu bewilligen, wie das bei der französischen Westbahn geschieht. Im Gegentheil wird es auch für die Beamten Zeit, von dem maßlosen (?!) und gedankenlosen Eheleben zurückzukehren und sich zu sagen, daß auch des Segens zu viel werden kann, und daß mit Leon Tolstoj es immerhin besser ist, dem Heilande nachzustreben, wenn wir ihn auch nicht erreichen können. Ich hoffe, man wird mich verstehen. Da wäre es denn vielleicht angebracht, die wünschenswerthe Anzahl der Kinder auf 3 festzusetzen und pro Kind eine jährliche Schulgeldbeisteuer von 100 Mark, also höchstens 300 Mark vom 30. Lebensjahre bis ans Ende der Dienstzeit zu bewilligen. Ich möchte auch dem verheiratheten Beamten diese Zulage noch belassen wissen, wenn die Kinder längst groß geworden sind, aus dem Grunde, weil der Familienvater sich manche Entbehrung auferlegen mußte für die Kinder, die der „Drohne" nicht nöthig hat.

Außer dem pekuniären Beistand würde durch eine solche Beihilfe hauptsächlich ein moralischer Beistand dem Familienvater bewilligt, welcher sich bei der heutigen Auffassung der Dinge oft fragen muß, ob eine „moralische Auffassung" noch Sinn hat, denn: Entweder ist die Ehe eine sittliche Idee oder eine konventionelle Lüge. Eine sittliche Idee kann es nur geben, wenn es sittliche Anforderungen, Sittengesetze giebt, die einen Anspruch auf allgemeine und nothwendige Anerkennung haben, Gesetze, von denen das Wort der Antigone gilt:

„Der Götter ungeschrieb'nes, ewiges Gesetz — — — —
„Nicht heut' und gestern erst, nein alle Zeit
„Lebt dies, und Niemand wurde kund, seit wann es ist!"

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Die Betriebssicherheit auf den preußischen Staatseisenbahnen sowie auf den Eisenbahnen Deutschlands und Großbritanniens und Irlands in der Zeit von 1880/81 bis 1894/95. Auf Grund amtlichen Materials bringt das „Archiv für Eisenbahnwesen" eine interessante Darlegung der Betriebssicherheit auf deutschen und englischen Bahnen für die Jahre von 1880/81 bis 1894/95 mit einer ausführlichen Nachweisung und graphischer Zeichnung von Blum, für einen Zeitraum, dessen Ergebnisse zu einigermaßen sicheren Schlüssen berechtigen. Während sich auf den meisten anderen Gebieten des Eisenbahnwesens Durchschnittswerthe herausgebildet haben, die nur allmählichen und meist stetigen Wechseln und Schwankungen unterworfen sind, ist dies bei den Eisenbahnunfällen und ihren Folgen bisher nicht eingetreten. Immerhin ist aber auch hier eine Abnahme der starken Schwankungen bemerkbar, die sich in einem Nachlassen der Unfallsgefahr, insbesondere in der Abnahme der Höhen der den Durchschnitt weit überragenden Spitzen der Gefahr anbahnt.

Leider zeichnet sich die Statistik der englischen Bahnen nicht durch die den deutschen Bahnen eigene Vollständigkeit und Ausführlichkeit aus, sodaß ein Vergleich zwischen den deutschen und englischen Verhältnissen bezüglich der Zahl der Unfälle nicht möglich ist. Es werden in Deutschland eine Reihe von Unfällen als im Betriebe vorgekommen gezählt, die in England nicht in Anrechnung kommen, z. B. Verunglückungen von Personen beim Besteigen und Verlassen stehender Fahrzeuge, ferner alle im Betriebe vorgekommenen Entgleisungen und Zusammenstöße, während in England nur die im engeren Zugdienst vorgekommenen Unfälle gezählt werden. Obwohl somit die Zahl der Unfälle in Deutschland viel höher erscheint als in England, so ist doch die Unfallsgefahr auf deutschen Bahnen geringer und läßt auch eine viel größere Unfallsgefahr für Reisende in England vermuthen. Aus diesen Gründen kann die Zu- und Abnahme der Unfälle nur in jedem Lande für sich verglichen werden. Wie aus den in jedem Lande für sich angestellten Vergleichen hervorgeht, ist eine recht erfreuliche Abnahme der Unfallsgefahr, besonders im Verhältniß ihrer Zahl auf die in allen Zügen gefahrenen Zugkilometer, zu konstatiren. Besonders erfreulich ist aber die fast stetige und im Laufe der betrachteten 15 Jahre sehr beträchtliche Abnahme gerade der Unfälle, die vorzugsweise auf Mängel in den Betriebseinrichtungen oder deren Handhabung zurückzuführen sind, nämlich die Zusammenstöße. Sie haben bei den preußischen Staats- und den deutschen Eisenbahnen um 72 Proz. und 65 Proz. abgenommen und zeigen, wie überhaupt die Unfallsgefahr, nur von 1889/90 bis 1891/92 ein vorübergehendes Anschwellen, hervorgerufen durch das ziemlich plötzlich und unerwartet aufgetretene starke Anwachsen des Verkehrs in dem genannten Zeitraum, zum Theil im Verein mit ungewöhnlichen Witterungsverhältnissen. Wenn nun trotz der Verkehrssteigerung und den daraus hervorgehenden höheren Anforderungen an die vorhandenen Betriebseinrichtungen und an die Bahnbediensteten eine beträchtliche Abnahme der auf die Betriebseinheit zurückzuführenden Unfälle festzustellen ist, so liegt darin wohl der beste Beweis, daß die zur Sicherung des Betriebes getroffenen Maßnahmen den großen technischen Verbesserungen und Vervollständigungen zu danken sind, die im betrachteten Zeitraum auf dem Gebiete der Bahnhofsanlagen, der Bremsen, der Stellwerksanlagen, des Signalwesens 2c. durchgeführt worden sind.

Zum Vergleich der Sicherheitsverhältnisse in den verschiedenen Ländern geben nur die unverschuldet verunglückten Reisenden einen zweifelsfreien Maßstab. Das eigene Verschulden ist von der Höhe der Betriebssicherheit mehr oder minder unabhängig, es kann aber immerhin von der größeren oder geringeren Vollkommenheit der Gesammtanlagen beeinflußt werden, insofern diese zur Vorsicht nöthigen oder erziehen oder die Reisenden überhaupt davor bewahren, sich unbedachtsam in Gefahr zu begeben. In noch höherem Maße wie bezüglich der Reisenden ist der letztere Gesichtspunkt für die Angestellten von Bedeutung, deren fahrlässige Verunglückungen sehr wesentlich von den baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen abhängen. Es sei nur auf den Unterschied hingewiesen, der zwischen der Fahrkartenkontrole auf dem Bahnsteig oder im fahrenden Zug, womöglich vom Trittbrett aus, besteht, zwischen der Bedienung der Weichen von Stellwerken aus, oder der Einzelstellung mit immerwährender Gleisüberschreitung 2c.

Die Darstellungen oben genannter Quelle zeigen, daß die Sicherheit der Reisenden in Deutschland, sowohl in Hinsicht auf deren Zahl als auf die Zugkilometerzahl viel größer ist, als in England. Es verunglückten durchschnittlich in den betrachteten 15 Jahren auf 1 000 000 Reisende überhaupt in Preußen 0,52, in Deutschland 0,61, dagegen in England 2,22 und bezüglich der unverschuldet Verunglückten sind die Zahlen 0,29, 0,37 und 0,97.

Digitized by Google

Auf 1 000 000 Zugkilometer der zur Personenbeförderung dienenden Züge kommen an überhaupt verunglückten Reisenden in derselben Reihenfolge wie oben 1,10, 1,22 und 6,42 und an unverschuldet Verunglückten 0,60, 0,73 und 2,89. Die englischen Durchschnittswerthe der überhaupt Verunglückten mit 2,22 und 6,42 übersteigen selbst die höchsten Zahlen der deutschen Eisenbahnen mit 1,87 und 3,41 um ein Beträchtliches und auch die englischen Durchschnittszahlen der unverschuldet Verunglückten mit 0,97 und 2,89 werden nur von den deutschen Zahlen des Unfallsjahres (1882/83 bei Hugstetten) um ein Geringes überschritten, sonst aber in keinem Jahre erreicht.

Die größere Sicherheit der deutschen Eisenbahnen wird auf die vollkommeneren Einrichtungen und vielleicht auch auf größere Zuverlässigkeit unserer Angestellten mit ihrer besonders für den Eisenbahndienst so werthvollen militärischen Schulung zurückzuführen sein. Hinsichtlich unserer Betriebseinrichtungen auf dem Gebiete der Weichen- und Signalsicherungsanlagen wie des Signalwesens überhaupt dürften wir die Engländer in einigen nicht unwichtigen Punkten bereits überflügelt haben.

Die statistischen Nachweise ergeben hinsichtlich der Sicherheit der Bahnbediensteten in Deutschland ein weniger erfreuliches Bild als auf englischen Bahnen, doch ist das für Deutschland ungünstige Verhältniß wahrscheinlich in der Verschiedenheit der Grundsätze für die Zählung der Unfälle zu suchen. Jedenfalls giebt der Widerspruch, der zwischen der erheblich größeren Sicherheit der Reisenden und der geringeren Sicherheit der Angestellten auf den deutschen gegenüber den englischen Bahnen, besteht, einen Ansporn, auch auf den deutschen Bahnen die Sicherheit der Beamten und Arbeiter zu erhöhen.

Nach dieser Seite hin werden auch die umfassendsten Maßnahmen getroffen und leistet die auf preußischen Bahnen eingeführte Bahnsteigsperre diesen Bestrebungen Vorschub. Aber es giebt noch so mancherlei andere Gebiete, wo entweder schlechte Gewohnheit oder mangelhafte Anlagen das Leben der Beamten gefährden und wo Verbesserung der Einrichtungen und nie ruhende Ermahnung und Belehrung des Vorgesetzten von großem Segen sein können. Die Eisenbahnverwaltungen dürften in dem Bestreben durch weitere Vervollkommnungen aller ihrer Anlagen und Einrichtungen die Betriebssicherheit nicht nur auf ihrer Höhe zu erhalten, sondern immer weiter zu fördern, nimmer rasten! Insbesondere gilt das von den Gefahren beim Wagenverschubdienst auf den Bahnhöfen, welcher im Ganzen die meisten Opfer fordert. Sollte sich nicht in dieser Beziehung, unbeschadet der pünktlichen Abfertigung, auf Maßregeln zukommen lassen können, durch die auch hierin Abhilfe herbeigeführt werden könnte.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Der Prozeß gegen eine Anzahl von Schaffnern der hessischen Ludwigsbahn beschäftigte jüngst das Reichsgericht. Vor dem Landgerichte Frankfurt a. M. hatten sich am 16. Mai der Eisenbahnschaffner Johann Burkhardt aus Niederrad und 14 Mitangeklagte auf die Anklage des Verbrechens im Amte (passive Bestechung und Unterschlagung) sowie Betruges zu verantworten. Das Gericht hat die Angeklagten theilweise verurtheilt, theilweise freigesprochen. Die Freisprechung bezog sich auf die Anklage der Beamtenbestechung. Es ist hier seitens des Gerichtes angenommen worden, daß die Angeklagten als Angestellte einer Privatbahn nicht Beamte seien und daß sie mindestens sich nicht bewußt gewesen seien, daß sie als Beamte angesehen werden könnten. Es handelte sich in diesem Prozesse bekanntlich um einen ausgedehnten Fahrkartenschwindel, der von jenen Schaffnern und Zugführern auf der Fahrt von Frankfurt nach Hamburg resp. Köln ausgeführt wurde. Häufig erlangten Reisende gegen ein Trinkgeld die Beförderung auf der Eisenbahn ohne Lösung einer giltigen Fahrkarte, oder sie bekamen eine Karte, die von den Angeklagten anderen Reisenden abgenommen worden war und hätte entwerthet werden müssen. Als Zeugen sind in der Hauptverhandlung u. a. der Polizeikommissar K. und der Zugrevisor Sch. vernommen worden, jedoch unbeeidigt, da das Gericht sie der Theilnahme an den zur Anklage stehenden Handlungen durch Anstiftung (sie hätten, um den längst vermutheten Unterschleifen auf die Spur zu kommen, sich als Reisende ausgegeben und dann scheinbar Reisen ohne giltige Fahrkarten gemacht; giltige Billets hatten sie zwar, aber den Angeklagten hatten sie davon nichts gesagt) für verdächtig hielt. — Die Revision der Staatsanwaltschaft, welche in Bezug auf 13 Angeklagte eingelegt war, rügte die Nichtvereidigung dieser beiden Zeugen und materiell die Freisprechung der Angeklagten. — Das Reichsgericht fällte sein Urtheil in später Nachmittagsstunde. Es lautete: Das Urtheil des Landgerichtes wird aufgehoben bezüglich des Angeklagten Müller, soweit er von der Anklage der Bestechung in sechs Fällen freigesprochen ist, bezüglich des Angeklagten Schleunig im Falle vom 16. Januar, bezüglich Burkhardts im Falle vom 8. Januar, bezüglich des Heinrich in den Fällen vom 8. und 10. Januar Vor- und Nachmittags, bezüglich Wolfs im Falle vom 10. Januar Vormittags und bezüglich des Horne im Falle vom 21. Januar. In allen diesen Fällen war auf Freisprechung von der Anklage der passiven Beamtenbestechung erkannt worden. Sofern die Revision weiter ging, wurde auf Verwerfung derselben erkannt. Das Reichsgericht war der Ansicht, daß die erwähnten Zeugen mit Recht unbeeidigt geblieben sind und daß auch Sch. mit Recht wegen Befangenheit nicht als Sachverständiger vernommen worden ist. Daß das Landgericht nur einfache Unterschlagung angenommen hat, wurde vom Reichsgerichte gebilligt, da insoweit von Beamtenqualität keine Rede sei. Dagegen sah das Reichsgericht die Angeklagten als Beamte an, soweit sie bei der Bahnsperre und bei der Kontrole der Fahrkarten im Zuge thätig waren, da sie in diesen Fällen die Funktion von Bahnpolizeibeamten ausübten, als welche sie vereidigt worden sind. Die vom Landgericht für die Freisprechung nach dieser Richtung angegebenen Gründe in subjektiver Hinsicht wurden nicht als stichhaltig erachtet. Wenn die Angeklagten sich nicht für Beamte gehalten haben, so haben sie sich nach Ansicht des Reichsgerichts nur in einem Irrthum über Thatsachen befunden, der ihnen nicht zugute kommen kann. Vermißt wurde auch eine Erörterung darüber, ob der Angeklagte Horne sich nicht der Hehlerei schuldig gemacht hat.

Fernsprechapparate für militärische Zwecke.

Es ist bekannt, welche wichtige Rolle die Telegraphie und Telephonie in den Kriegen der Neuzeit spielt. Seit Anwendung dieser Hilfsmittel ist es möglich, Armeebefehle in kürzester Zeit sämmtlichen Truppentheilen zu übermitteln, wodurch militärische Bewegungen viel schneller und präziser als früher ausgeführt werden können.

Die zahlreichen Neuerungen, welche bei der modernen Kriegsführung eingeführt werden, machen die Operationen immer komplizirter, wobei die Schnelligkeit, mit welcher die letzteren ausgeführt werden, von weittragendster Bedeutung geworden ist. Wenn zwei Nationen einander bekriegen, so hat diejenige Partei, welche in Bezug auf Schnelligkeit der Mobilmachung, der Zusammenziehung der Truppen und Heranschaffung des erforderlichen Proviants der anderen überlegen ist, schon dadurch die besten Chancen, über den Gegner den Sieg davonzutragen. Im Feldzuge sind die Truppen in der Regel über große Strecken zerstreut, und die einzelnen Abtheilungen haben wohl Fühlung mit einander, sind aber betreffs des Nachrichtendienstes mangelhaft unterrichtet.

In diesem Falle ist es nun die Aufgabe des Telegraphen und in zweiter Linie des Telephons, die erforderliche Verbindung zwischen den Truppentheilen zu unterhalten. Die Telephonie hat bis jetzt weniger Verwendung gefunden, der Grund hierfür liegt darin, daß der Fernsprecher erst verhältnißmäßig kurze Zeit allgemein eingeführt ist und daß die üblichen Apparate nicht ganz den Anforderungen genügten, welche für diese besondere Bestimmung an dieselben gestellt wurden.

Der Kapitän P. Charollois hat nach langwierigen und sorgfältigen Versuchen Fernsprechapparate konstruirt, welche sich vorzüglich für militärische Zwecke eignen sollen, und welche M. Pesce in der französischen Zeitschrift La Nature beschreibt. Dieselben sollen nach dem Elektrotech. Anz. alle Eigenschaften besitzen, welche in diesem Falle in Frage kommen, nämlich einfache Konstruktion, geringes Gewicht, solide Ausführung und leichte und schnelle Installirung. Die wichtigste Neuerung, welche Charollois einführte, besteht darin, daß er nur einen Draht verwendet und die Erde als Rückleitung benutzt. Ferner ist auch eine Isolirung des Drahtes nicht erforderlich; der Erfinder hat nämlich durch zahlreiche Versuche festgestellt, daß ein auf dem Erdboden abgewickelter metallischer Draht ohne Isolation die Eigenschaft besitzt, auf verhältnißmäßig große Entfernungen — 20 Kilometer im Minimum — induzirte Ströme, welche zwischen 2 elektrischen (oder sogar einfachen magnetischen) und an den Enden dieser Drahtleitung befindlichen Telephonen zirkuliren, fortzuleiten, wobei die Rückleitung durch die Erde erfolgt.

Nach vielfachen Experimenten wurde ein Draht gewählt, welcher aus reinem Kupfer mit einem Stahlkern besteht; derselbe leitet gut, ist leicht biegsam und besitzt große Festigkeit; ferner oxydirt er nicht und ist billig. Das zu diesem Zwecke konstruirte Mikrophon und der Empfänger sind so empfindlich, daß die Laut-

Digitized by Google

übertragung bei gewöhnlicher Stimme deutlich ist, ohne daß man es nöthig hat, sich dicht an den Apparat vorzubeugen, wie dies bei den sonst gebräuchlichen Telephonen meist der Fall ist. Um eine möglichst zuverlässige Verbindung herzustellen und um einen recht deutlichen Anruf mittelst des Läutewerkes zu erzielen, wird eine Anzahl Trockenelemente benutzt, welche dem Apparat beigefügt werden; das Ganze ist von einer Hülle aus Eisenblech umschlossen. Der Apparat wird von einem Soldaten mittelst Riemen wie ein Tornister auf dem Rücken getragen; in der Hand hält derselbe eine speziell zu diesem Zwecke hergestellte Haspel, von welcher sich beim Gehen der Draht abwickelt. Soll die telephonische Verbindung hergestellt werden, so macht der Soldat Halt, stößt das Seitengewehr in die Erde, knüpft an die Parirstange das eine Drahtende, welches zur Herstellung der Erdverbindung bestimmt ist, und nun kann der Anruf erfolgen (s. Fig. 1)

In Fig. 2 ist der Transmitterapparat dargestellt. Anstatt eines elektrischen kann man auch einen magnetischen Fernsprecher verwenden. Charollois hat Telephone konstruirt, welche in Bezug auf Empfindlichkeit und Einfachheit bemerkenswerth sind. Der betreffende Soldat trägt nämlich einen derartigen Apparat an der Kopfbedeckung in der Nähe des Ohres, um sofort den Anruf vernehmen zu können, und führt ihn dann zwecks Antwortertheilung an den Mund. Zur größeren Bequemlichkeit können auch zwei Telephone benutzt werden, von denen das eine zum Sprechen und das andere zum Hören bestimmt ist. Das erstere wird an einer Schnur am Halse getragen.

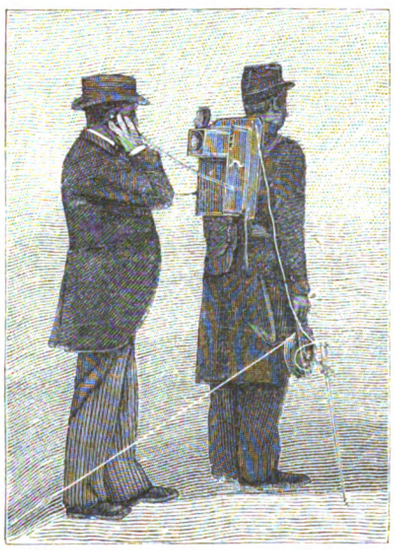


Fig. 1.

Das Telephon findet entsprechend der militärischen Organisation eine zweifache Verwendung, nämlich im Regimentsdienste und im Kompagniedienst.

Die Verwendung im ersteren Falle bezieht sich auf telephonische Verständigung zwischen dem Regiment und der Brigade oder Division, es handelt sich also um Linien von größerer Länge. Für die Abschätzung von Distanzen können dieselben gleichfalls benutzt werden; von besonderem Werthe sind sie in diesem Falle für die Artillerie. Die Leitungen, deren Draht einen Durchmesser von 1 Millimeter besitzt, können für den Regimentsdienst eine Länge von 20 Kilometer besitzen und müssen öfters in derselben Position mehrere Tage liegen bleiben. Sie erfordern deshalb auch eine gewisse Sorgfalt in Bezug auf ihre Verlegung. Eine derartige Einrichtung umfaßt folgende Bestandtheile: 6 Haspeln mit 6 Kilometer Draht; 6 magnetische Telephone, 3 mit Haken versehene Bambusstäbe, 4 Erdverbindungen und 4 Haken zum Anhängen der Telephone. Das Gewicht der Haspel mit 1 Kilometer Drahtwickelung beträgt 3,5 Kilogramm.

Für den Kompagniedienst genügt eine Leitung von 4 Kilometer, welche hauptsächlich dazu dient, das Gros der Kompagnie mit den Vorposten zu verbinden, ferner die von den Patrouillen gesammelten Nachrichten der Kompagnie zu übermitteln. Außerdem wird es bei der Kompagnie im Kantonnement benutzt und dient auch zur Verbindung der Haupttruppe mit detachirten Abtheilungen, welche bei großen Terrainschwierigkeiten zur Sicherung aufgestellt werden müssen. Da die Telephonlinien für diese Zwecke fast ausschließlich auf Strecken, auf welchen ein Angriff des Feindes nicht zu erwarten ist, verlegt werden, so ist es auch nicht erforderlich, die Drähte aufzuhängen; sondern sie werden auf dem Erdboden entlang abgewickelt. Dieser Apparat ist daher auch möglichst einfach gestellt, er enthält einen auf eine kleine Haspel gewickelten Draht mit einem Durchmesser von 0,4 Millimeter, während die Bambushakenstäbe überflüssig geworden sind. Die Gesmmteinrichtung umfaßt 2 Haspeln mit 4 Kilometer Draht, 4 magnetische Telephone, 3 Erdverbindungen, 3 Telephonhaken. Das Gewicht einer Haspel mit 2 Kilometer Leitung beträgt 2,5 Kilogramm.

Die Verlegung einer Linie für den Regimentsdienst geschieht nun in folgender Weise, wobei angenommen wird, daß eine Leitung von 6 Kilometer Länge hergestellt werden soll. Ein Mann des Kommandos stellt sich bei A auf (s. Fig. 3), nimmt sein Telephon ans Ohr, verbindet die eine Leitung desselben mit der Linie und befestigt die andere am Seitengewehr, welches er in den Erdboden stößt. Jetzt schreitet der Mann, welcher die Haspel trägt, in der Richtung nach B rasch vorwärts und wickelt den Draht ab, ohne darauf zu achten, wie derselbe auf dem Erdboden liegt. Ein zweiter Soldat folgt ihm mit dem Hakenstab, und hängt den Draht an den zufällig vorhandenen Stützpunkten, z. B. an Bäumen, Häusern, Hecken ꝛc., auf. Fehlen diese natürlichen Aufhängepunkte, so bleibt der Draht auf dem Erdboden liegen, indem man ihn vorzugsweise in Furchen, Gräben ꝛc. unterbringt, so daß er weniger der Gefahr einer Beschädigung ausgesetzt ist. Ist eine Strecke von 2000 Meter zurückgelegt, und hat der erste Soldat seinen Draht aufgebraucht, so wiederholt sich die Manipulation wie bei Station A. Der Träger des Telephones setzt sich in Verbindung mit dem Posten bei A, indem er sein Seitengewehr in den Erdboden steckt und die Erdrückleitung herstellt. Derjenige Mann, welcher die Leitung mittels des Hakenstabes in die richtige Lage brachte, bleibt zur Beaufsichtigung der Strecke von A bis a^1 zurück, während der Träger des Telephones bei a^1 aufgestellt wird. In gleicher Weise verfährt man, bis man bei B angelangt ist. Die gesammte Linie umfaßt mithin vier Telephonstationen, an den beiden Endpunkten je eine, und zwei auf der Strecke bei a' und a''; alle vier Stationen stehen untereinander in telephonischer Verbindung. Die Anordnung zeigt, daß die Linie fortwährend überwacht werden kann, daß sich etwaige Mängel schnell beseitigen lassen und daß man in möglichst kurzer Zeit die Leitung verlegen kann. Während der letzten französischen Manöver an der Ostgrenze hat man in einer Stunde eine Telephonlinie von 25 Kilometer auf diese Weise hergestellt. Sobald der Befehl an sämmtliche Stationen ergangen ist, die Linie abzubrechen, wird die Leitung der verschiedenen Theilstrecken zu gleicher Zeit von denselben Mannschaften, welche dieselbe verlegt haben, wieder auf die Haspeln aufgerollt.

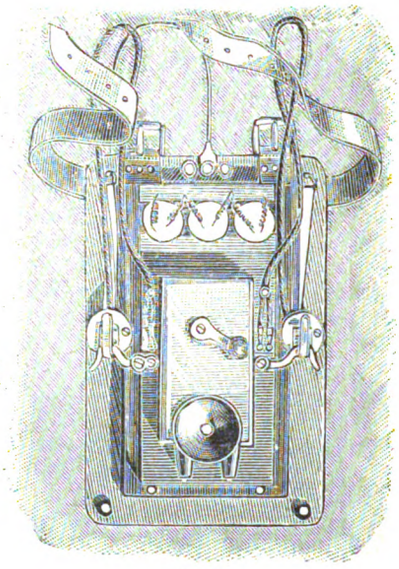


Fig. 2.

Ist man sicher, daß die Leitung nicht im Bereiche des Gegners liegt, und ist dieselbe vortheilhaft verlegt, so kann man auch die Zwischenstationen auslassen, in Folge dessen die Lautübertragung zwischen den Endstationen um so deutlicher wird.

Bei der Einrichtung einer Linie für den Kompagniedienst sind die oben geschilderten Vorsichtsmaßregeln nicht nöthig. Man braucht nur den Draht auf dem Erdboden abzuwickeln, wobei man zum Schutz desselben Gräben, Furchen, überhaupt alle Vortheile, welche das Terrain bietet, auszunutzen sucht. Die Verbindung zwischen Linie und Erde erfolgt, wie oben angegeben.

In gewissen Fällen, z. B. bei Rekognoscirungen, Patrouillengängen, ist es von Wichtigkeit, daß das Gros in stetiger Verbindung mit den betreffenden Mannschaften bleibt. Zu diesem Zweck hält der Führer während des Marsches mit der linken Hand das am Seitengewehr befindliche Telephon ans Ohr. Der elektrische Strom fließt dann ununterbrochen durch den Körper nach der Erde. Jeder Anruf von Seiten seiner Truppenabtheilung wird deutlich vernommen; worauf er still steht und antwortet. Auf diese Weise ist der Befehlshaber der Haupttruppe jeder Zeit in der Lage, die betreffenden Detachements zu instruiren. Der Telephonträger hat darauf zu sehen, daß er stets auf dem Erdboden resp. Gras vorwärts schreitet, damit er einen guten Kontakt mit der Erde hat.

Das Telephon leistet auch Kavalleriekolonnen große Dienste, indem die durch die Patrouillen und Vorposten gesammelten Nachrichten schnell der Haupttruppe übermittelt werden können. Die Installation für diesen Zweck ist dieselbe, wie schon geschildert. Der Kavallerist trägt in der Nähe des Ohres das Telephon, welches durch die eine Leitung mit der Linie verbunden ist, während er die andere Leitung am Gebiß des Pferdes befestigt und dadurch eine Erdverbindung durch den Körper und Huf des Pferdes hergestellt wird. Sollte es erforderlich sein, eine Telephonlinie sehr schnell herzustellen, so könnte man zum Abwickeln des Drahtes einen Velocipedist verwenden.

Digitized by Google

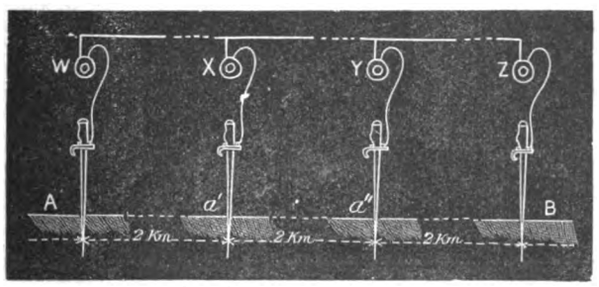
Technisches.

(Eingesandt.)

Ihr geschätztes Blatt bringt in Nr. 35 auf Seite 402 unter „Technisches" die Mittheilung von Versuchen mit einem neuen Eisenbahnsignal, welche auf der Lancashire und Dumbarton-Eisenbahn bei Glasgow angestellt sind, und schließt daran die Bemerkung, daß sich der Vortheil des beschriebenen Signalsystems insbesondere bei nebliger Witterung bemerkbar machen würde.

Dieselbe Idee der Vervollkommnung des Signalwesens ist von mir schon vor $3^1/_2$ Jahren öffentlich in dem in Berlin erscheinenden „Elektrotechnischen Anzeiger" u. zw. in Nr. 22 vom 16. März 1893 auf Seite 396 wie folgt ausgesprochen. „In dem Bestreben, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nach Möglichkeit zu erhöhen, hat man in erster Linie das Augenmerk auf die Vervollkommnung der Weichen- und Signalsicherungen gerichtet. Mit der Erbauung von Zentral-Weichen- und Signalstellwerken, welche man mit elektrischen Blockwerken in Verbindung setzte, ist wohl der Höhepunkt erreicht, insofern die Sicherheit der Ein- und Ausfahrt von Zügen innerhalb der Bahnhöfe in Frage kommt. Auch ist die nöthige Sicherheit für den Zugverkehr auf der freien Strecke durch Aufstellung von elektrischen Läutewerken und die Einrichtung von Blockstationen, welche mit optischen Signalen ausgerüstet sind, erreicht; in beiden Fällen aber nur unter der einen Voraussetzung, daß das Signal von dem Lokomotivführer auch wirklich beachtet wird.

Ungünstige Witterungsverhältnisse und wohl auch der anstrengende Dienst auf der Lokomotive sind leider zu oft die Veranlassung gewesen, daß der Führer mit seinem Zuge an dem verhängnißvollen Merkzeichen ahnungslos vorbeisauste, in Folge dessen sich — trotz aller sonst vorhandenen Sicherheitsmaßregeln — die größten Unglücksfälle ereigneten.



Fernsprechapparat Fig. 3.

Man sollte deshalb vor Allem darauf Bedacht nehmen, ein sicheres Verbindungsglied zwischen Signalmast und Lokomotive zu schaffen und dasselbe derartig auszubilden versuchen, daß das Signal „Halt" gleichsam selbstthätig die Bremsen des heranrollenden Zuges anzieht. Wenigstens aber muß der Führer auf der Lokomotive selbst eine Vorrichtung erhalten, welche, vom Witterungswechsel unabhängig, ihm bei Tag und Nacht deutlich die Signalisirung an den zu passirenden Masten anzeigt.

Bei den Dampfeisenbahnen wird die nothwendige Vermittelung am leichtesten auf mechanischem Wege zu erreichen sein, etwa in der Weise, daß in die zum Stellen der Signale vorhandenen Drahtleitungen geeignete Hebel eingeschaltet werden, welche, sofern der Signalmast „Halt" anzeigt, beim Passiren des Zuges mit einem entsprechenden Hebel an der Lokomotive in Berührung kommen und dadurch die Luftbremse oder auch nur die Dampfpfeife der Lokomotive in Thätigkeit setzen. Der Lokomotivführer — auf die vorliegende Gefahr aufmerksam gemacht — wird den Zug rechtzeitig halten können und somit namenloses Unglück verhüten."

Den Wortlaut des betr. Artikels — soweit er den genannten Punkt betrifft — theile ich Ihnen ergebenst mit, um darzuthun, daß — wie gesagt — der Gedanke nicht mehr neu ist, und stelle Ihnen denselben zur eventl. Veröffentlichung gerne zur Verfügung.

F. Noetzel,
Königl. Eisenbahn-Telegraphenmeister.

Vermischtes.

Vom Sammelverkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands. Zu den Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches über das Gütersammlungswesen hat der seit 1878 bestehende Verein deutscher Spediteure, dem etwa 280 namhafte Firmen angehören, in den letzten Tagen an alle deutschen Handelskammern und wirthschaftlichen Vereine eine Eingabe abgesendet mit dem Petitum, es möge in den Motiven des demnächst an den Reichstag gelangenden Entwurfes dem Spediteurstande und speziell dem Sammelwesen eine gerechtere Beurtheilung zu Theil werden, als das jetzt (auf Seite 245) der Fall ist, und daß die volkswirthschaftlich keineswegs zu unterschätzende Mission des Sammelwesens eine richtige Beleuchtung erhalte. Die Eingabe verweist darauf, daß keineswegs bloß die Spediteure von dem Rechte des Sammelns Gebrauch machen, sondern daß sich auch zahlreiche größere Fabriken und Handelshäuser dieser Einrichtung bedienen. Gerade aus diesen Kreisen werden dem Sammelwesen, sollte es einmal ernstlich gefährdet sein, die nachhaltigsten und lautesten Vertheidiger erstehen; wenn es bisher noch nicht geschehen, so liege das darin, daß bei der Hast, mit welcher leider der ganze Entwurf behandelt worden, in weiteren Volkskreisen die hier geschilderten Gefahren nicht bekannt geworden seien. In der Begründung sucht die Denkschrift in zahlenmäßig belegter Weise die Annahme zu widerlegen, als ob der Sammelspediteur nur die Differenz zwischen Stückgutfracht und Waggonfracht einzustecken hätte.

Ueber eine billige Eisenbahnfahrt, deren Wiederholung dem Betreffenden nicht zu rathen ist, wird Folgendes berichtet: Dem Diensthabenden auf Bahnhof Schlobitten wurde ein Mann übergeben, welcher im Zuge ohne Fahrkarte angetroffen worden war. Da des Nachts nur ein Beamter auf der Station anwesend ist, dem die Zugabfertigung obliegt, so wurde der Fahrgast ins Bureau verwiesen, wo nach Abfahrt des Zuges seine Persönlichkeit festgestellt werden sollte. Als der Beamte sich aber wieder an den Zug begeben hatte, um diesen abzufertigen, benutzte der Mann die Gelegenheit, setzte über die Sperre und sprang in den bereits in Bewegung befindlichen Zug. Der Beamte benachrichtigte sofort die Nachbarstation Güldenboden, damit dort der Patron bei seiner Ankunft festgenommen werde. Er hatte sich aber verrechnet, denn kurz vor Güldenboden brachte der famose Reisegast den Zug durch Benutzung der Nothbremse zum Stehen und konnte ihn so bei der herrschenden Dunkelheit ganz gemächlich und unbemerkt verlassen.

Briefkasten.

R. in F. Die Berichte über die Verhandlungen in den Parlamenten, Reichstag und Landtag, haben wir bisher nur im Auszuge gebracht, und zwar im Hinblick darauf, daß das Meiste schon durch die Tagesblätter bekannt wird und daß daher der breite Raum, den dieselben einnehmen, zweckmäßiger durch fachliche Artikel und Mittheilungen ausgefüllt wird. Bei dem Interesse nun, welches der nächsten Landtagssitzung durch die Vorlage der Gehalts-Aufbesserung erhalten wird, stellen wir gern in Aussicht, den Berichten über die betr. Verhandlungen einen größeren Umfang zu geben. Freundl. Gruß! — **-e- in F.** Durch unleserliche Handschrift ist ein Druckfehler entstanden, den wir hiermit berichtigen. Das Ausstellungsschiff ist von der Wasserkante an 14 m und nicht nur 4 m hoch; letzteres Maß stünde zur riesigen Länge ja auch ganz außer allem Verhältniß. Dank und Gruß! Brief folgt. — **A. S.** Koch's Eisenbahn-Atlas von Opitz & Böhme hat wegen ungenügender Unterstützung leider keine Fortsetzung erfahren, so daß unseres Wissens nur Deutschland und Rußland fertig vorliegen, während alles Uebrige wahrscheinlich Bruchstück bleibt. Wenn es Ihnen um diese beiden Theile hauptsächlich zu thun ist, so ist deren Bezug, den wir gern vermitteln, empfehlenswerth. — **R., Magdebg.** Es ist nichts als einseitige Erregung ganz und gar unberechtigter Vorurtheile, wenn von gewisser Seite der Glaube zu erwecken gesucht wird, wir thuen nicht ebensoviel wie jedes andere Blatt, das die Vertretung der Interessen „Mittlerer" in Generalpacht nehmen zu dürfen vermeint, für diesen „Stand"; allerdings kennen wir nicht „Mittlere" und sind weit entfernt, diese in eine ähnliche Stellung hineinzuführen, wie es, wenn auch nothgedrungen vielleicht, mit den Postassistenten geschehen ist, sondern wir kennen nur „Subalterne", von denen wir mit vollem Rechte voraussetzen, daß sie derjenige „Stand" sind, welcher das starke Rückgrat des gesammten Beamtenthums zu bilden nicht nur berufen, sondern auch bestens geeignet ist. — Mit der Zeit wird sich die Einsicht hierfür schon auch noch mehr verallgemeinern, wir haben dann wenigstens die Genugthuung, von jeher grundsätzlich nichts Anderes als Dieses gewollt zu haben. — **J. S.** In nächster Nummer wird sich für Ihre beachtenswerthe Anregung voraussichtlich Raum bieten. Dank u. Gruß! — **Guben, Crimmitschau, Mühlacker.** In nächster Nummer! — **Hannover.** Desgl. Sonach können bis 3 Monate nach Eröffnung der Sterbekasse noch Personen aufgenommen werden, die das 55. Lebensjahr überschritten haben. —

Berichtigung. Zu dem Artikel „Zur Frage der Aufbesserung der Beamtengehälter in Preußen" in voriger Nummer macht sich eine Berichtigung insofern nöthig, als auf Seite 410, Spalte 1, Zeile 4 von Zugführerstellen die Rede ist, welche durch Assistenten zu besetzen seien. Unsere Bemerkung hierzu, daß dies in Sachsen bereits der Fall sei, schließt nun insofern einen Irrthum in sich, als sich dieselbe nicht auf Zugführer, sondern, wie der geehrte Leser schon richtig vermuthet haben wird, auf Zugrevisoren erstrecken sollte.

Digitized by Google

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

für nachverzeichnete Zuwendungen für die Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins.

1283,85	Mk.	Vortrag aus letzter Veröffentlichung.
4,82	„	von Hebestelle Waldenburg: 4,32 Mk. aus dem Cigarren-Bezuge, 0,50 Mk. von Herrn Stations-Assistent Döhler.
11,05	„	von Ortsgruppe Bautzen a. d. Cig.-Bez. (Herr Ass. Jähler).
—,20	„	„ Herrn Bureau-Assistent Schönfelder in Zwickau.
15,—	„	„ Hebestelle Niederwiesa aus dem Cig.-Bezuge.
21,35	„	aus dem Abschlusse auf Präserven, kondens. Suppe ꝛc., II. Vierteljahr 1896.
216,99	„	aus dem Abschlusse auf Cacao ꝛc., I. Halbjahr 1896.
24,—	„	von Ortsgruppe Klingenthal, wirthschaftl. Ueberschüsse.
25,—	„	„ „ Adorf: 15,87 Mk. aus dem Cig.-Bezuge, 3,73 „ „ sonst. Bez., 5,40 „ „ d. Sammelbüchse und Erfochtenes.
1,—	„	„ „ „ Weida, aus d. Bezuge von Handschuhen.
162,55	„	aus Feuerversicherungs-Abschlüssen, II. Vierteljahr.
3,35	„	von Ortsgruppe Radebeul aus dem Cigarren-Bezuge.
23,40	„	„ „ „ Dresden, Ueberschuß von einem Sommerausfluge.
—,16	„	„ Herrn Stat.-Assistent Papsdorf } in Dresden-N. I.
—,36	„	„ „ „ Pusinelli }
12,—	„	„ Ortsgruppe Pirna aus dem Cigarren-Bezuge.
109,21	„	„ „ Chemnitz aus dem Cigarren-Bezuge.
—,65	„	„ „ „ „ „ „ Bezuge von Cacao.
137,58	„	aus dem Abschlusse auf Fleisch- und Wurstwaaren, Juni bis August ds. Js.
2052,52	Mk.	

Chemnitz, den 5. September 1896. **Der Hauptvorstand.**

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirk Basel.

Sonntag, den 27. September unternimmt der Verein einen **Familien-Ausflug** ins Kanderthal. Abfahrt in Basel Mittags 12.20 mit Lokalzug VIII, ab Haltingen mit Nebenbahn bis Hammerstein. Von hier prächtiger Spaziergang entlang der Kander durch schattigen Waldweg nach der romantischen Wolfsschlucht. Ankunft in Kandern gegen 4 Uhr, woselbst im Gasthaus zur Krone in den uns zur Verfügung stehenden Sälen gemüthliches Zusammensein und gemeinschaftliches Nachtessen stattfindet. Rückfahrt Abends 8 Uhr 40.

Unsere Mitglieder ersuchen wir um recht zahlreiche Betheiligung mit ihren Angehörigen. Die Herren Kollegen aus den Nachbarbezirken sind bestens willkommen.

Basel, den 7. September 1896. **Der Vorstand.**

Verein der Reichseisenbahn-Beamten.

Hauptvorstand.

Den Herren Verbandsmitgliedern wird der Gasthof „Drei Kronen", Besitzer Georg Forster, in München, Müllerstraße 46, Ecke Müller- und Holzstraße, Trambahnhaltestelle der Ringlinie, bei einem Besuche Münchens zur Benutzung bestens empfohlen. Frontzimmer im ersten und zweiten Stock 1,20 bis 1,50 Mark, im dritten Stock 1,20 und im vierten Stock 1,00 Mark. Verpflegung nach der Karte zu sehr mäßigen Preisen.

Straßburg, im September 1896.

Der Vorsitzende. Hörner. **Der Schriftführer.** Jaedel.

Bezirksverein Schlettstadt.

Auf ergangene Einladung waren hierselbst am 2. August 30 Eisenbahnbeamte aus dem Bereich der Betriebs-Direktion Colmar zusammengekommen, um über die Bildung eines Bezirksvereins Schlettstadt zu beschließen und die Vorstandsmitglieder zu wählen. Nachdem Herr Güter-Expedient Matthiesen die Versammlung eröffnet und deren Zweck erläutert hatte, gab der um seine Anwesenheit ersuchte Schriftführer des Hauptvorstandes einen kurzen Ueberblick über die Nothwendigkeit des engeren Zusammenschlusses und gemeinsamen Wirkens der Beamten der Reichseisenbahn-Verwaltung, und theilte die bis jetzt erzielten Erfolge mit.

Hierauf wurde die Gründung des Bezirksvereins, ohne Widerspruch zu finden, beschlossen und wurden in den Vorstand gewählt:

Herr Stations-Vorsteher I. Kl. Hausmann als Vorsitzender,
„ Güter-Expedient Matthiesen als Kassirer,
„ Stations-Assistent Zink 3 als Schriftführer,
„ Bahnmeister Nötzel als Bibliothekar,
„ „ Gleißle als stellvertretender Vorsitzender,
„ Stations-Assistent Engler als stellvertretender Kassirer,
„ Bahnmeister Straub als stellvertr. Schriftführer und
„ Packmeister Holzamer als stellvertretender Bibliothekar.

Sämmtliche Herren nahmen die auf sie gefallene Wahl an. Die ersten drei Herren bilden gleichzeitig den Vorstand der Ortsgruppe Schlettstadt.

Nach Worten des Dankes für das Erscheinen des Schriftführers und dessen Darlegungen wurde die Versammlung mit dem Wunsche für das Gedeihen des Bezirks-Vereins, zu welchem bereits 122 Mitglieder und die drei Ortsgruppen Schlettstadt, Markirch und Molsheim gehören, geschlossen.

Zur gef. Beachtung.

Um die Auslieferung der auf den Listen bestellten Kalender, des Taschenbuches

Deutscher Eisenbahn-Kalender

und des Familien-Almanachs

Deutscher Flügelrad-Kalender

für 1897

baldigst besorgen zu können, bitten wir höflichst um gef. **Beschleunigung des Umlaufes,** bez. Weitergabe der bereits an die Herren Vertrauensmänner zurückgekommenen Einzeichnungslisten. Weitere Rundschreiben mit Listen stehen zur gef. Verfügung.

Leipzig. Hochachtungsvoll

Der Verlag.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer ist beigelegt: Ein Prospekt des Ersten Cottbuser Versandhauses **Conrad & Kamberg** in **Cottbus,** sowie der Auflage für Post und Buchhandel ein Prospekt unserer Geschäftsstelle. Wir machen auf denselben hiermit besonders aufmerksam.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen** unter genauer Angabe der zuständigen Direktion von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz** vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Stations-Assistent

Bez. Köln wünscht Familienverh. halb. **Tausch** mit Kollegen Bez. Hannover. Reflektant wird Station am Ober- oder Nieder-Rhein anheim gestellt. Off. unter **C. 241** an die Exp. d. Bl.

Vermess.-Gehülfe,

cand. geod., selbstständ. firm. u. flotter Arbeiter, mit sehr guten Zeugniss. 5jähr. Thätigkeit **sucht sofort** Stellung. Offerten **sub O. L. 6** an die Expedition d. Bl. erbeten.

Trauben-Versand.

Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Genfingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

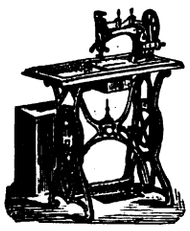
Wünsch' guten Morgen!

O. C. F. Miether, Hannover II, Steinthorfeldstr. 19. Musikinstr.-, Harmonika- und Saiten-Fabrikant. Preisliste gratis.

Kautionen

ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen Stadtk.-Kontroleur **Ryssel, Pirna.**

Digitized by Google



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.

Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Soeben erschienen:

Deutscher Eisenbahn-Kalender

Taschenbuch für Eisenbahn-Beamte

auf das Jahr 1897

3. Jahrgang, vollständig neu bearbeitet,

herausgegeben für den Verband Deutscher u. Oesterr.-Eisenbahn-Beamten-Vereine

in gutem Ganzleinenband (grün oder roth mit Goldaufdruck) mit **Kunstdruckbild** der Herren Eisenbahnminister von Preußen, Sachsen und Baden, einer **Eisenbahnkarte von Deutschland** (Einzelwerth 25 ₰), Geschichts- und Terminkalender, und 180 Seiten Text, enthaltend eine reiche Menge wissenswerther statistischer und sonstiger Mittheilungen und Tabellen über Eisenbahn-Betrieb.

Preis **1,50** Mk., ohne Karte **1,25** Mk.

Der **Deutsche Eisenbahn-Kalender** für 1897 hat eine gänzliche Umarbeitung erfahren und dürfte, da alle ausführbaren Wünsche wieder berücksichtigt werden konnten, noch mehr als bisher schon, günstigster Aufnahme sicher sein. Ein jeder Eisenbahn-Beamte wird dieses schön und vornehm ausgestattete Taschenbuch zu täglichem Gebrauche um so lieber bei sich führen, als der gesammte reiche Inhalt (auf bestem Papier und in gutem Druck) in einem handlichen Bändchen vereinigt ist.

Deutscher Flügelrad-Kalender

Familienkalender mit Original-Wandkalender

auf das Jahr 1897.

2. Jahrgang. Preis **50** Pfennige.

Der **Deutsche Flügelrad-Kalender,** bearbeitet für unsere Eisenbahner-Familien, enthält in seinem 2. Jahrgange wiederum eine Fülle von ernsten und heiteren Erzählungen, Gedichten, Anekdoten und Illustrationen aus dem Eisenbahnleben und bildet in der That einen rechten Hausschatz. Der Leser wird seine wahre Freude daran haben.

Bestellungen wollen die geehrten Mitglieder bei den Herren Vertrauensmännern bez. Ortsgruppen- und Bezirksvorständen der Verbandsvereine gefl. recht bald machen. — Zur Einsendung der ausgefüllten Bestell-Listen bedarf es nur 3 ₰ Porto als Drucksache.

Leipzig, im September 1896.

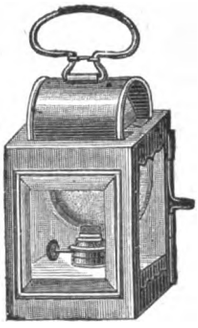
Mit hochachtungsvollem Gruße

Der Herausgeber: **R. Krause.**

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Nickel-Blende versehen.

Stück Mk. 1,50. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Pianinos

von 440 Mk. an.

Flügel.

10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums

von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
½ oder ¼ Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.

Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
f. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitto** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20
Feinschn. No.	1	2	3	4	5		
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10		

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Genstingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria“ } à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph“ }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60.** Sachsen.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

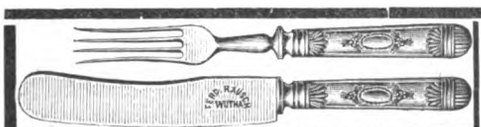
Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Vorkursus: October. **Anhalt. Bauschule Zerbst.** Wintersem.: 4. Novembr.
Bauhandwerker, sowie **Fachschule für Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker.**
Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Mennicken & Co., Aachen

Special-Versandhaus für schwarze Herrenkleiderstoffe
empfehlen
Schwarze Kammgarn-, Streichgarn- und Cheviot-Waaren
zu Anzügen, Gehröcken, Paletots, Fracks, Amtstrachten u. s. w.
Nur prima Qualität; geringe Waaren werden nicht geführt. Muster stehen franko zu Diensten. Billigste Preise.
Abgabe jeder Meterzahl direkt an Private.



Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar, Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert
Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. [illegible] bis 50.
Ferd. Rausch-Wutha, Thür.
Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.
Katalog umsonst und postfrei.

Damenkleiderstoffe.

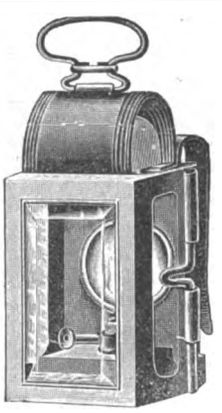
Jede Art
zu außergewöhnlich billigen Preisen.
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C.,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-B's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

1893er Rhein- & Moselweine gar. rein,
per Ltr. oder Fl. 90 Pfg
von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.
12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.



Die besten Schachtlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 6 Stück an franko.
F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten.
F. Sohmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Richard Berek's gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1.— an
Lange Pfeifen von Mk. 2.50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Pf. 0,75, 1,00, 0,60, 1,00, 2,00
Sanitäts-Tabake à Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 2,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur **Engros-Versand.** Cataloge gratis und franco.

Meine aus rein überseeischen Tabaken hergestellten

offerire ich den Herren Eisenbahn-Beamten mit 10% Rabatt.
Ziel 2 Monate. — Garantie: eventuell Zurücknahme. — 300 Stück portofrei.
Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9, I. Etage.

Viele **Anerkennungsschreiben** von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Eine abweichende Meinung zur Beamtenfrage. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Fernsprechapparate für militärische Zwecke. — Technisches. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vereins-Bekanntmachungen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Nr. 38. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.
Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 17. September 1896. München.

Zur Frage der Heranbildung eines tüchtigen Eisenbahn-Beamtenstandes.

(Aus Württemberg.)

Unter den wichtigeren Fragen, die in unserer Zeit die Eisenbahnberufskreise beschäftigen, nimmt ohne Zweifel die der Heranbildung eines tüchtigen Eisenbahn-Beamtenstandes nicht die letzte Stelle ein. Die Eisenbahnverwaltungen verschließen sich der Einsicht nicht, daß das gute Funktioniren der gewaltigen Verkehrsmaschine mehr oder weniger von der Qualität der einzelnen Organe abhängig ist; aber auch bei den Eisenbahnbeamten macht sich überall das Bestreben sichtbar, das, was in Folge der ungemein raschen Entwicklung des Verkehrswesens in Jahrzehnten versäumt worden ist, nachzuholen und ihrem Stande dasjenige Ansehen und diejenige Stellung zu verschaffen, die ihm von rechtswegen zukommt.

Während wir nun durch die Fachpresse über die auf diesem Gebiet in den verschiedenen Ländern bestehenden Einrichtungen verhältnißmäßig gut unterrichtet sind, ist dies bezüglich unserer württembergischen Verhältnisse nicht der Fall, und mit Recht ist in einem Artikel in der Nr. 20 der Verkehrs-Blätter betont worden, daß von den Vorschriften in Betreff der Annahme und Ausbildung der württembergischen Eisenbahnbeamten über die schwarzrothen Grenzpfähle hinaus nichts bekannt sei. Es darf deshalb als eine dankbare Aufgabe bezeichnet werden, einen Ueberblick über dieselben zu geben, und es unterzieht sich der Einsender dieser Aufgabe um so lieber, als ihm dadurch Gelegenheit geboten ist, verschiedene nach seiner Ansicht bestehende Mängel, die Abhilfe erheischen, zur Sprache zu bringen.

Vorauszuschicken ist, daß die württembergischen Eisenbahnbeamten dank der Fürsorge einer einsichtsvollen Oberbehörde, ihren Kollegen von Nord und Süd in Manchem voraus sind; sie befinden sich im Genusse von Einrichtungen, deren Vorhandensein sie als selbstverständlich zu betrachten geneigt sind, während man anderwärts, Aehnliches zu erreichen, in heißem Ringen sich abmüht.

Ich verweise u. A. auf das Beamtengesetz vom Jahre 1876, durch welches die Rechte und Pflichten der Beamten geregelt sind. Seit einigen Jahren ist bei uns das Dienstalter-Vorrückungssystem eingeführt, wodurch die häßliche Erscheinung aufgehört hat, daß sich ein Kollege auf den Tod des andern freut; alle zwei Jahre erscheint überdies eine offizielle Dienstalterliste, aus der jeder ersehen kann, woran er ist. Von der Streitfrage, die bei den preußischen Bahnen die Gemüther erregt, ob Techniker, Jurist oder Verwaltungsmann, ist uns — von vielleicht kleinen Grenzüberschreitungen zu Ungunsten des letzteren abgesehen — nichts bekannt. Aber auch das Prüfungswesen, ferner die Bestimmungen über die Vor- und Ausbildung der Eisenbahnbeamten haben schon durch Kgl. Verordnung von 1884 und die darauf folgenden Ausführungsbestimmungen des Kgl. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abthlg. für die Verkehrsanstalten, ferner durch die Verfügung desselben Ministeriums vom 7. November 1892 eine einheitliche Regelung erfahren. Die wichtigsten Punkte dieser Bestimmungen, soweit sie für weitere Kreise von Interesse sind, lassen sich in Folgendem zusammenfassen:

Der Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst unterscheidet sich in einen niederen, mittleren und höheren (für den technischen Dienst bestehen besondere Vorschriften).

Die Annahme der Beamten-Kandidaten für sämmtliche drei Kategorien erfolgt nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses. Die darum Nachsuchenden müssen das 16. Lebensjahr zurückgelegt und dürfen das 25. Lebensjahr nicht überschritten haben, ausgenommen sind die Militäranwärter. Außerdem ist das Zeugniß eines Bahnarztes über Gesundheit, den Anforderungen des Dienstes entsprechende körperliche Beschaffenheit ꝛc. beizubringen.

Von dem Anwärter für den niederen Dienst wird sodann verlangt: ein obrigkeitliches Zeugniß über Kautionsfähigkeit (500 Mk.) und im Falle der Minderjährigkeit des Nachsuchenden die Einwilligung des Vaters oder des Vormundes zum Eintritt in den Eisenbahndienst; ferner eine allgemeine bessere Bildung. Dieser Nachweis ist durch Vorlage von Schulzeugnissen, event. durch Erstehung einer Vorprüfung zu erbringen.

Für die Zulassung in den mittleren Dienst als Eisenbahnpraktikant II. Klasse ist erforderlich ein obrigkeitliches Zeugniß über das eigene Vermögen des Bewerbers oder dasjenige seiner Eltern und im Falle der Minderjährigkeit des Bewerbers die Erklärung seines Vaters oder Vormundes, daß dieser mit dem Eintritt des Bewerbers in den Eisenbahndienst einverstanden, auch Willens und im Stande sei, demselben während des Fachbildungsdienstes, beziehungsweise bis zu seiner ständigen diätarischen Verwendung oder Anstellung, angemessenen Unterhalt zu gewähren, sowie für denselben eine Kaution von 1000 Mk. zu

Digitized by Google

stellen; endlich, außer den Schulzeugnissen, das bei einer württembergischen humanistischen oder realistischen öffentlichen Unterrichtsanstalt oder bei einer der von dem Kgl. Ministerium besonders bestimmten Lehranstalten erlangte wissenschaftliche Qualifikationszeugniß für den einjährig-freiwilligen Militärdienst.

Von denjenigen Kandidaten, welche sich dem höheren Dienste widmen wollen, wird das Zeugniß der Reife für die Immatrikulation bei der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität verlangt.

Der Anwärter für den niederen Dienst wird der von ihm gewünschten Eisenbahn-Stelle zur Einleitung in den Eisenbahndienst und zur Erlernung des Telegraphirens zugetheilt. Die Dienstprobezeit dauert 9 Monate. Der Vorstand eines Amts, dem ein Anwärter zugetheilt ist, hat dessen Ausbildung in allen Theilen des Dienstes sich angelegen sein zu lassen. Mindestens einmal im Monat hat der Amtsvorstand durch Ertheilung einer Aufgabe zur schriftlichen Bearbeitung sich von den Fortschritten des Anwärters Kenntniß zu verschaffen. Zwei Wochen vor Ablauf der Dienstprobezeit ist unter Vorlage der Probearbeiten über die Art und Weise der Beschäftigung des Anwärters, über das Maß der erlangten Kenntnisse, Fleiß und Verhalten ꝛc. an die Generaldirektion zu berichten. Vor Ablauf der Dienstprobezeit hat sich der Anwärter der praktischen Prüfung im Telegraphendienst zu unterziehen.

Die Befähigung zu den Stellen des niederen Eisenbahndienstes, der Expedienten, Kanzleiassistenten, Stationsmeister, Stationskassirer ꝛc. hat der Anwärter durch die Erstehung einer Fachprüfung (Gehilfenprüfung) nachzuweisen. Die bei dieser Prüfung für befähigt Erkannten führen die Bezeichnung „Eisenbahngehilfe". Die definitive Anstellung des Eisenbahngehilfen als Expedient erfolgt nicht vor dem 25. Lebensjahr.

Der zum Eisenbahnfachbildungsdienst zugelassene Eisenbahnpraktikant 2. Klasse (mittlerer Dienst) wird unter thunlichster Berücksichtigung seiner Wünsche bezüglich des Orts der Verwendung auf die Dauer des Dienstprobejahrs einer Betriebsinspektion oder Bahnhofverwaltung 1. Kl. zugetheilt. Ueber die Beschäftigung während des Dienstprobejahrs und über die Art und Weise der Einleitung des Praktikanten in die sämmtlichen Dienstzweige sind genaue Vorschriften erlassen. Der Amtsvorstand hat sich mindestens einmal in jedem Monat durch Ertheilung einer Aufgabe zur schriftlichen Bearbeitung von den Fortschritten des Praktikanten Kenntniß zu verschaffen. Je nach Ablauf des 4. und 8. Monats des Dienstprobejahrs und 14 Tage vor Beendigung desselben ist unter Vorlage der Probearbeiten über die Kenntnisse, die Gesundheit, Fleiß und Aufführung desselben zu berichten, worauf seine Ausbildung als vollendet erklärt oder entsprechend verlängert wird.

Während des Dienstprobejahrs hat der Praktikant auch das Telegraphiren zu erlernen und vor Ablauf desselben sich einer praktischen Prüfung im Telegraphendienst zu unterziehen.

Frühestens nach zurückgelegtem 21. Lebensjahr und nachdem er den Nachweis über mindestens 3jährigen Fachbildungsdienst einschließlich des Dienstprobejahrs erbringen kann, kann bezw. hat sich der Eisenbahnpraktikant 2. Klasse der niederen Eisenbahndienstprüfung zu unterziehen.

Gegenstände dieser Prüfung sind:

1. die wesentlichen Bestimmungen der Reichsverfassung und des württembergischen Staats- und Verwaltungsrechts;
2. die wesentlichen Reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen; die Organisation der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung und ihr Verhältniß zum Reich, zu andern deutschen und außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen, zur Post- und Telegraphenverwaltung, sowie zur Zoll-, Steuer- und Militärverwaltung;
3. das Bahnpolizeireglement und die Bestimmungen über das Signalwesen; die Vorschriften in Betreff der Unterhaltung und Bewachung der Bahn; die für die Betriebssicherheit wesentlichen Erfordernisse der Konstruktion und Beschaffenheit des Bahnoberbaus, der mechanischen Stationseinrichtungen und der Betriebsmittel; die Fahrdienstvorschriften;
4. das Betriebsreglement im Zusammenhang mit den einschlägigen Bestimmungen der Handelsgesetzgebung; die Grundsätze der Bildung und Anwendung der Tarife; die Vorschriften über Abfertigung in den verschiedenen Transportgattungen;
5. die Bestimmungen über das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen, insbesondere bei der Eisenbahnverwaltung, und über die Materialverwaltung;
6. die praktische Fertigkeit in der unmittelbaren Anwendung der Vorschriften über den Abfertigungs-, Fahr- und Kassendienst;
7. die Telegraphenordnung und die technischen Telegrapheneinrichtungen; Fertigkeit im Telegraphiren;
8. Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens; Handels- und Verkehrsgeographie, vorzugsweise diejenige von Europa;
9. französische Sprache, und, wenn der Kandidat es wünscht, auch italienische oder englische Sprache.

Von dem Erstehen dieser Prüfung ist die Befähigung zu den Stellen des mittleren Dienstes, der Eisenbahnassistenten, Eisenbahnsekretäre, Materialverwalter, Bahnhof-(Güter)-Kassirer, Bahnhofverwalter 2. Klasse, Güterverwalter, Buchhalter bei den Werkstätten u. s. w. bedingt.

Die als befähigt Erkannten führen den Titel Eisenbahnpraktikant 1. Klasse, ihre definitive Anstellung als Eisenbahnassistent erfolgt unter den zur Zeit obwaltenden Beförderungsverhältnissen 3 bis 4 Jahre nach Bestehen der Dienstprüfung.

Der Kandidat des höheren Dienstes hat zunächst den Bildungsgang der Beamten des mittleren Dienstes zu durchlaufen, er tritt als Eisenbahnpraktikant 2. Klasse ein. Nach Erstehung der niederen Dienstprüfung zweigt sein Weg ab: er wird, sofern er bei dieser Prüfung mindestens das Zeugniß „gut" erreicht hat, zum Eisenbahnreferendar 2. Klasse bestellt. Als solcher hat er sich die für seine spätere Stellung weiter erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse anzueignen. Dies geschieht durch ein 2jähriges Fachstudium, zu welchem Behufe Unterrichtskurse am K. Polytechnikum eingerichtet sind; Näheres hierüber s. Nr. 2 der Deutschen Verkehrsblätter von 1896.

An das 2jährige theoretische Fachstudium reiht sich ein weiteres Dienstprobejahr an, wovon 2 Monate bei einer Betriebsinspektion und 10 Monate bei der Generaldirektion zuzubringen sind.

Die Zulassung zur höheren Dienstprüfung erfolgt frühestens 3 Jahre nach Erstehung der niederen Prüfung.

Gegenstände der höheren Prüfung sind:

1. Volkswirthschaftslehre und Volkswirthschaftspflege in ihren Grundzügen, sowie in ihrer besonderen Anwendung auf Urproduktion, Handel, Gewerbefleiß, Verkehrsmittel und Münzwesen;
2. die Hauptgrundsätze des deutschen und württembergischen Staats- und Verwaltungsrechts, insbesondere in Beziehung auf das Verkehrswesen;
3. die Hauptgrundsätze des in Württemberg geltenden Privatrechts, insbesondere die für die Eisenbahnverwaltung wichtigen Lehren des Sachenrechts und des Obligationen- und Handelsrechts, namentlich des Frachtrechts; die Hauptgrundsätze des Civilprozesses;
4. die Hauptgrundsätze des Strafrechts und des Strafverfahrens;
5. Eisenbahnkunde, insbesondere Entwicklung und Statistik der Eisenbahnen, vornehmlich in Deutschland; Kenntniß der hauptsächlichsten technischen Grundsätze über Eisenbahnbau, Eisenbahnunterhaltung und Eisenbahnbetriebsmittel; genaue Kenntniß des Eisenbahnbetriebs, einschließlich des Signal- und Telegraphenwesens;
6. Grundzüge der Finanzwissenschaft und der in Württemberg geltenden Finanzgesetze und Einrichtungen, sowie die besonderen Bestimmungen für die Eisenbahnverwaltung und deren Etats-, Kassen- und Rechnungswesen;
7. französische Sprache, und, wenn der Kandidat es wünscht, auch italienische oder englische Sprache;

Die für befähigt Erkannten treten in das Verhältniß von Eisenbahnreferendaren 1. Klasse ein; sie haben Anwartschaft auf die Stellen des höheren Dienstes und zwar der Betriebsinspektionsassistenten, Bahnhofsverwalter 1. Klasse, Eisenbahnbetriebsinspektoren, Oberinspektoren, Kanzlei- und Bureauvorstände ꝛc. und die administrativen Kollegialstellen bei der Generaldirektion.

Wichtig ist die Bestimmung, daß zu Eisenbahnreferendaren 2. Klasse auch solche Kandidaten bestellt werden können, welche

Digitized by Google

eine höhere Dienstprüfung im Justiz-, Regiminal-, Finanz-, Bau- oder Maschinenfache oder die höhere Postdienstprüfung erstanden haben.

Dieselben können nach mindestens $1^1/_2$ jährigem Fachbildungsdienst, worunter ein Dienstprobejahr, frühestens 2 Jahre nach ihrem Eintritt in den Fachbildungsdienst zur höheren Eisenbahndienstprüfung zugelassen werden. (Schluß folgt.)

Zur Frage des Wagenmangels

ist in diesen Blättern schon Vieles geschrieben und sind zur Abhilfe manche beachtenswerthe Vorschläge gemacht worden. Allein eine gründliche Abhilfe des Wagenmangels dürfte weder durch das Entladen der Wagenladungsgüter seitens des Stationspersonals, noch durch Gewährung von Prämien für bewirkte schnellere Entladung an den Empfänger kaum zu erwarten sein, — aus dem einfachen Grunde, weil, wie ja der Verfasser des ersteren Vorschlages selbst zugiebt, die Entladung der Wagenladungsgüter auf den Hauptstationen, wo selbstredend der größte Wagenumsatz stattfindet, mit den größten Schwierigkeiten verknüpft sein wird. Von der Gewährung von Prämien verspreche ich mir deshalb keinen nennenswerthen Erfolg, weil in verkehrsreichen Zeiten es dem Empfänger beim besten Willen nicht möglich ist, mehr Fuhrwerk, sowie vermehrtes Arbeitspersonal aufzubringen.

Ich bin daher der Meinung, daß mein Vorschlag, welchen ich in Nr. 41 dieses Blattes v. J. (1895) erörterte, entschieden den Vorzug verdient, und erlaube mir zur Begründung desselben und zur Begegnung verschiedener Bedenken, welche in diesen Blättern geäußert wurden, nochmals darauf zurückzukommen.

Zunächst wurde geltend gemacht, daß die Erniedrigung der Frachtsätze in verkehrsschwachen Zeiten, sowie die Erhöhung derselben, wenn der Verkehr sich steigert, eine Unsicherheit im Verkehr und beim Bahnpersonal hervorrufen würde, die verhängnißvoll werden könnte. Dem habe ich entgegenzuhalten, daß ja gegenwärtig öfters neue Tarife für alle möglichen Verkehre in der letzten Stunde eingeführt bezw. den Stationen erst in letzter Stunde bekannt gemacht werden, ohne daß sich Störungen daraus, wenigstens nicht für's Publikum, ergeben. Meistens ist das Publikum gar nicht in der Lage, die Tarife selbst zu studiren, und muß sich, wenn es im Begriffe ist, neue Beziehungen anzuknüpfen, eben doch an die Güterexpeditionen um Auskunft wenden.

Wenn aber ein einmal bestehender Tarifsatz um 10 Prozent erhöht wird, so dürfte dies doch keine Schwierigkeiten verursachen. Die Stationen stellen einfach Tabellen auf, worin zu ersehen ist, wieviel die Frachten kosten, wenn sie sich um 10, 15 oder 20 Prozent erhöhen oder erniedrigen. Da sich dieses Ereigniß jedes Jahr wiederholen würde, so könnten die Tabellen jeweils wieder benutzt werden. Selbstverständlich müßten Bruchtheile von 5 oder 10 außer Betracht bleiben, wie dies ja bei der Berechnung der Fracht jetzt schon geschieht.

Ferner wurde geltend gemacht, daß sich hierzu das Publikum nie verstehen würde und auch kein Interesse an der Erhöhung bezw. Herabsetzung der Frachtpreise habe, weil der Aufgeber eventuell die Fracht nicht zahle.

Dagegen habe ich zu erwidern, daß die meisten Lieferungen „franko Fracht" gemacht werden, und zudem kann es dem Empfänger auch nicht gleichgiltig sein, ob er 10, 15 bis 20 Prozent in gewissen Zeiten mehr bezahlen muß, wie sonst. Das Publikum muß sich eben an die Veränderung der Tarife gewöhnen und wird dies ebenso thun, wie es bei Einführung der mitteleuropäischen Zeit, der Bahnsteigsperre u. s. w. bereits ohne Anstand geschehen ist. Hat sich einmal das Publikum daran gewöhnt, so wird es die betr. Veröffentlichungen studiren, wie z. B. heute die betheiligten Kreise die Frankfurter Börsenkurse studiren.

Es wurde ferner in Nr. 31 dieses Jahrganges gesagt, daß durch die fragliche Maßregel diejenigen den Nachtheil hätten, denen zur Aufspeicherung großer Gütermengen der Raum oder das Geld fehlt. Wo in aller Welt versendet oder empfängt denn der kleine Mann Massenartikel? Das thun doch nur Großhändler und Großkaufleute, und wie diese sich mit der neuen Tarifirung abfinden, kann man, wie ich bereits in meinem ersten Artikel erwähnte, getrost ihre Sorge sein lassen. Mit Einführung der Reformtarife sind große Lagerhäuser entstanden, ohne daß die Eisenbahn-Verwaltungen die betr. Gesellschaften und Inhaber irgendwie unterstützen mußten.

Daß der Viehverkehr im Allgemeinen nicht den Nutzen abwirft, welchen man in leitenden Kreisen glaubt erwarten zu dürfen, ist jedem im Betriebsdienste beschäftigten Beamten klar. Man bedenke nur, daß z. B. zu den Viehmärkten auf den betr. Stationen schon Tage vorher gedeckte Güterwagen angesammelt werden müssen und daß dieselben nach der Entladung erst auf die Desinfektionsstationen gesandt und gereinigt werden!

Bis diese Wagen wieder dem allgemeinen (Güter-) Verkehr dienstbar werden, vergeht eine Woche.

Die Güterexpeditionen müßten, wenn in einem Monat zwei verschiedene Frachtsätze angewendet werden (und das käme höchst selten vor), allerdings zwei verschiedene Verkehrsrechnungen aufstellen und für die betr. Zeiträume abschließen, was ich aber durchaus nicht für ein Unglück betrachte; denn es würde sich herausstellen, daß zwei kleine Rechnungen viel besser abzuschließen sind, wie eine große, den ganzen Monat umfassende. Man wird sich wundern, wie einfach sich dies Alles abwickelt.

Der Verkehr würde sich entschieden dadurch gleichsam von selbst reguliren und würde weder eine Arbeitslosigkeit noch Arbeitsüberbürdung mehr stattfinden im gewerblichen, kaufmännischen und Eisenbahnberufe. Niemand wird zu behaupten wagen, daß eine Verbilligung der Tarife keine Verkehrssteigerung hervorrufe und umgekehrt. Man spricht heutzutage so viel von Reformen. Da die Eisenbahn jedoch bei der allgemeinen Finanznoth eine gewisse Rente abwerfen muß und man billigerweise auch nicht von ihr verlangen kann, daß sie die Güter umsonst befördert, so suche man wenigstens dann verkehrsfördernd zu wirken, wenn durch eine Krise oder Aehnliches der Verkehr schwächer geworden ist, und umgekehrt.

Hier würde alsdann allen „Verbesserern" zuvorgekommen, und Alle hätten Theil an den Preis-Auf- und Abschlägen. Der Kaufmann würde für die Eisenbahn gewissermaßen der Geschäftsvermittler werden. Jetzt muß umgekehrt die Eisenbahn sich nach der Geschäftswelt richten, was gerade die Stockungen und Störungen im Wagenverkehr hervorruft. Ich bin durchaus nicht der Meinung, daß der jetzige Wagenbestand durch diese Maßregel für alle Zeiten ausreichen wird. Ich glaube im Gegentheil, daß, wenn sich keine großen Schwankungen im Vorrath und Bedarf von Wagen mehr herausstellen, die Zeit für die Bahn-Verwaltungen zu Neuanschaffungen gekommen ist. Die Vortheile liegen entschieden auf Seiten der Bahnen dadurch, daß ein stetiger, aber regelmäßiger Verkehr sich entwickeln wird. Die Bahnen hätten sozusagen die Entfaltung des Verkehres in der Hand.

Die Eisenbahnen sind die Pulsadern aller Kulturstaaten. Wie im menschlichen Körper die Regelung des Pulses eine der wichtigsten Aufgaben und die Grundlage für die Gesundheit desselben bildet, so muß auch der Verkehr derart geregelt werden, daß seine Schläge regelmäßig sich kundgeben und wiederholen, nicht sprungweise. Ein Stück der sozialen Frage würde dadurch gelöst werden, denn die tausend und abertausend arbeitenden Hände, welche mittelbar oder unmittelbar vom Verkehr abhängen, sie würden regelmäßig Arbeit und Verdienst haben, und die Arbeitslosigkeit in den Städten würde fast vollständig aufhören. Auch würden viele Unglücksfälle, welche durch Ueberhäufung der Arbeit in den Bahnhöfen entstanden sind, verhütet werden.

Man versuche es!

Lokomotive mit Vorspann-Achse.

(D. R. P. Nr. 74129.)

Von Ludwig Klein.

Unter all' den Wundern, welche unser Jahrhundert hervorgebracht, nimmt die Lokomotive den ersten Rang ein. Sie hat auf der Erdkugel die größte politische, merkantile und soziale Umwälzung hervorgebracht, deren Andenken die Annalen der Menschheit bewahren. Seit dem 6. Oktober 1829, dem Tage des Sieges von Stephenson's Maschine „Rakete" über seine

Digitized by Google

Konkurrenten, bis zum heutigen Tage haben wir auf dem Gebiete der Technik des Eisenbahnwesens ein stetiges Fortschreiten. Und die seiner Zeit so viel bewunderte und gewiß bewundernswerthe obengenannte Maschine erscheint nach jeder Seite hin neben unseren heutigen Riesen und ihrer komplizirten Technik sehr bescheiden. Noch viel mehr macht sich aber der Unterschied geltend, wenn man die Leistungen berücksichtigt, dabei sind wir keineswegs am Ziele der Leistungsfähigkeit angelangt.

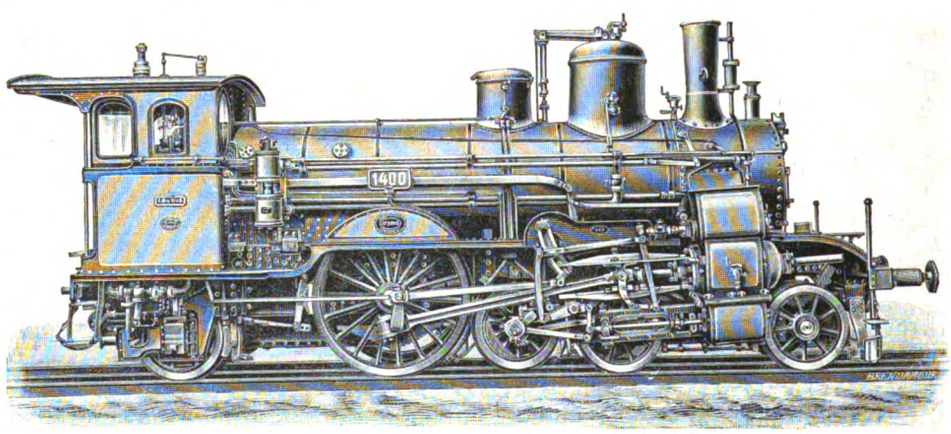
Vor Kurzem hat die Lokomotivfabrik Krauß & Cie., Aktiengesellschaft in München, für die k. bayerischen Staatseisenbahnen eine ungekuppelte Schnellzugs-Lokomotive Nr. 1400 mit Vorspannachse ausgeführt, die als eine der interessantesten Neuheiten im Lokomotivbau zu betrachten ist. Der Freundlichkeit genannter Firma verdanken wir die hier beigegebene Abbildung und die sachlichen Erläuterungen.

Diese Lokomotive, welche gegenwärtig ein sehenswerthes Ausstellungsobjekt in der Nürnberger Ausstellung bildet, hat sowohl in Laien- als Fachkreisen Aufsehen erregt. Die Konstruktion hat den Zweck, die Vortheile der ungekuppelten Maschine mit der größeren Zugkraft der gekuppelten zu vereinigen. Es sind zwei gesonderte Triebachsen angewendet, deren jede durch ein besonderes Cylinderpaar angetrieben wird.

Die Hauptmaschine, welche als Verbundmaschine mit rechtsliegendem Hochdruck- und links liegendem Niederdruckcylinder ausgebildet ist und deren Triebräder einen Durchmesser von 1800 mm haben, arbeitet bei allen Fahrgeschwindigkeiten mit. Die Vorspannmaschine, deren mit einfacher Expansion wirkende Dampfcylinder unten an diejenigen der Hauptmaschine angeschraubt sind und deren Raddurchmesser erheblich geringer (1000 mm) bemessen wurde, ist dagegen dazu bestimmt, nur bis zu der Geschwindigkeitsgrenze mitzuarbeiten, bis zu welcher die Adhäsion von zwei Achsen benöthigt wird, darüber hinaus wird sie ausgeschaltet und bleibt still stehen. Das wird auf folgende Weise erreicht: Die Vorspannmaschine ist zwischen der Trieb- und der zweiten Laufachse in den Hauptrahmen der Maschine in gewöhnlicher Weise zwischen Gleitbacken senkrecht verschiebbar gelagert. Die Lager derselben stehen durch Hebel und Gestänge mit den Tragfedern der Haupttriebachse derart in Verbindung, daß die Spannung dieser Federn die Vorspannräder von den Schienen abzuheben sucht. Ueber der Mitte der Vorspannachse ist ein senkrecht stehender Belastungscylinder angebracht, dessen Kolben von oben her unter Dampfdruck gestellt werden kann. Solange dies nicht der Fall ist, wird die Vorspannachse durch die Spannung der Federn bis zum oberen Anschlag ihrer Achslager gehoben, sodaß sie frei in der Luft schwebt und nicht mitläuft. Die Zuführung des Betriebsdampfes zu den Cylindern der Vorspannmaschine erfolgt vom Einströmungsrohr der Hauptmaschine aus. Der Abdampf wird durch eine Rohrleitung in ein konzentrisch um das Blasrohr der Hauptmaschine angeordnetes ringförmiges Blasrohr in den Schornstein ausgepufft. Die Steuerung der Vorspannmaschine ist mit der Hauptmaschine direkt zusammengehängt, und beide werden gemeinsam gehandhabt. Soll nun von der Vorspannmaschine Gebrauch gemacht werden, so wird zunächst mittels Dampfaufgabe auf den Kolben des Belastungscylinders die Vorspannachse an die Schienen angepreßt, dann der Abschlußschieber geöffnet. Soll die Vorspannmaschine wieder abgestellt werden, so wird der Schieber geschlossen, dann der Dampf aus dem Belastungscylinder in's Freie abgelassen, worauf sich die Achse durch die Kraft der Federn wieder abhebt. Beides, Einschalten und Abstellen kann ohne jeden Anstand während der Fahrt geschehen; der hauptsächlichste, bei Aufstellung des Projektes erhobene Einwand, daß nämlich das Einschalten während der Fahrt einen heftigen Stoß verursachen würde, hat sich nicht als stichhaltig erwiesen, indem thatsächlich auch bei Geschwindigkeit von über 60 km in der Stunde das Einschalten vor sich geht, ohne daß selbst auf der Maschine etwas davon zu verspüren wäre.

Das Anpressen der Vorspannachse muß selbstverständlich eine theilweise Entlastung anderer Achsen der Maschine zur Folge haben. Der schon erwähnte Zusammenhang zwischen der Vorspannachse und den Tragfedern der Haupttriebachse bietet unter anderen den Vortheil, daß bei richtiger Wahl der Hebelverhältnisse die Haupttriebachse von dieser Entlastung ausgeschlossen bleibt, letztere sich vielmehr lediglich auf die drei Laufachsen vertheilt. Das Adhäsionsgewicht der Maschine wird somit durch das Anpressen der Vorspannachse von ca. 14,5 t auf rund das Doppelte erhöht, bleibt also im richtigen Verhältniß zu der nunmehr zur Verfügung stehenden doppelten Cylinderkraft. Die Belastung der vorderen Laufachse beträgt bei diesem Zustande der Maschine noch 8,3 t, was nach den „technischen Vereinbarungen" für eine sichere Führung im Gleise vollständig ausreicht.

Die probeweise Benutzung der beschriebenen Maschine bei Schnellzügen auf verschiedenen Strecken der bayerischen Staatsbahnen hat alle Bedenken vollständig beseitigt und zugleich bewiesen, daß keinerlei erhebliche körperliche Kraftanstrengung seitens des Führers oder übermäßige Inanspruchnahme der Aufmerksamkeit des letzteren in der Gebrauchnahme besteht.



Lokomotive mit Vorspannachse.

Die Maschine hat sowohl bei großer Geschwindigkeit, als bei großer Zugkraft vorzügliche Ergebnisse geliefert; dieselbe zeigt bei 95 km in der Stunde noch einen vollständig ruhigen Gang, und hat zum Beispiel bei der offiziellen Leistungsprobe einen Zug von 183 t nach Schliersee gezogen, was auf der Maximalsteigung von 1 : 55 einer Zugkraft von rund 6000 kg am Triebradumfang entspricht, eine Leistung, welche die große Mehrzahl der bestehenden Schnellzugsmaschinen gewöhnlichen Systems nicht auszuüben vermag.

In der kurz beschriebenen Vorspannmaschine vereint sich eine ganze Anzahl von Vorzügen, deren wesentlichster in der größeren Anpassungsfähigkeit an die verschiedenen Bedürfnisse des Betriebs besteht, und in Ersparniß an Brennmaterial, sowie an Vorspanndienst durch andere Maschinen zum Ausdruck kommt.

Zweifellos hat die Firma Krauß & Co. hier einen bedeutungsvollen technischen Fortschritt zu verzeichnen, der in der That geeignet ist, allgemeines Interesse zu erwecken.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Gilt das Frachtbriefduplikat als eine Beweisurkunde Dritten gegenüber? Bei Aufgabe einer Waarensendung erhält der Absender auf Verlangen von dem Eisenbahnbetriebsamte ꝛc. ein mit dessen Stempel versehenes Frachtbriefduplikat, gegen dessen Auslieferung er, nach einer im Waaren- besonders aber im Getreidehandel allgemein üblichen Gepflogenheit, von dem Käufer der Waare den beiläufigen Werthbetrag der aufgegebenen Sendung ausbezahlt bekommt. Dieser Handelsbrauch geht von der bis jetzt allgemein für richtig gehaltenen Ansicht aus, daß ein derartig gestempeltes Frachtbriefduplikat ein Dokument darstelle, welches die thatsächlich erfolgte Aufgabe der Waarensendung beweise. Im Gegensatze zu dieser in kaufmännischen Kreisen herrschenden Auffassung erging jüngst eine Entscheidung des obersten

Digitized by Google

Gerichtshofes, welche in Uebereinstimmung mit der zweiten Instanz einem Frachtbriefduplikate nicht die gleiche rechtliche Bedeutung beimißt, wie einem Originalfrachtbriefe, Konnossemente oder Ladeschein eines Frachtbriefes. Der Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zu Grunde: Eine Firma bezahlte dem Verkäufer von Korn auf Grund eines ihr zugesandten, mit dem amtlichen Stempel des Eisenbahnbetriebsamtes versehenen Frachtbriefduplikates einen Theilbetrag auf die gekaufte Waare, deren Expedition ihrer Ansicht nach durch das Frachtbriefduplikat ausgewiesen war. Da es sich jedoch herausstellte, daß Verkäufer das Frachtbriefduplikat mit dem von einem Angestellten der Bahnverwaltung herausgelockten Stempel selbst versehen hatte, der Verkäufer inzwischen in Konkurs gerathen war und demnach zur Schadenersatzleistung nicht herangezogen werden konnte, forderte die Firma den Ersatz der geleisteten Anzahlung von der königlichen Eisenbahnverwaltung, gestützt darauf, daß der Eisenbahnfiskus für das Versehen seiner Angestellten hafte und der der Firma zugefügte Schaden mit diesem Versehen im ursächlichen Zusammenhange stehe, weil sie nur durch die zufolge der Herauslockung möglich gewordene Abstempelung des Frachtbriefduplikates zur Leistung der Anzahlung bewogen wurde. Dieser Standpunkt wurde jedoch, wie erwähnt, von der zweiten und dritten Instanz als unzutreffend erklärt, und zwar mit der Begründung, daß das Frachtbriefduplikat nicht als eine Beweisurkunde Dritten gegenüber, sondern nur als eine Bestätigung über die erfolgte Ablieferung dem Absender der Waare gegenüber gelte. Die Berufung eines Dritten auf das Frachtbriefduplikat sei überhaupt unzulässig, wie ja auch dasselbe noch keine Gewähr für die Ankunft der Waare am ursprünglich bezeichneten Bestimmungsorte biete, da der Versender, während die Waare rollt, über dieselbe nach seinem Gutdünken verfügen kann und die Bahn diesen Anweisungen Folge leisten muß. —

Vermischtes.

Unfälle. Ein höchst bedauerliches Mißgeschick betraf die Station Löbau am 12. dss. Mts. in dem Augenblick, in welchem Se. Majestät der Kaiser den zur Rückreise aus dem Manövergelände bereitstehenden kaiserlichen Sonderzug zu besteigen im Begriff war. Mit welcher außerordentlichen Sorgfalt und Umsicht der Betriebsbeamte im Eisenbahndienst seines hochverantwortlichen Amtes walten muß, das tritt hier im vorliegenden Falle wieder einmal recht in die Augen springend zu Tage. Eine jede Dispositionsänderung bedarf im Eisenbahn-Betriebe fast noch mehr wie im Militärwesen der peinlichsten Erwägung und Aufmerksamkeit der ausübenden Organe, denn ein einziger unberechneter Umstand kann die schwersten Folgen nach sich ziehen.

Durch das zeitigere Eintreffen Ihrer Majestäten des Kaisers und des Königs in Löbau machte sich, wie der amtliche Bericht sagt, im letzten Augenblicke noch eine Aenderung der Dispositionen nöthig. Hiernach sollte der fahrplanmäßige Schnellzug vor dem Bahnhofe so lange abgesperrt werden, bis der kaiserliche Sonderzug und der Sonderzug für die Fürsten und fremdherrlichen Offiziere von Löbau nach Görlitz abgefertigt sein würden. Der Auftrag zur Absperrung des Schnellzuges ist ertheilt worden, die Ausführung ist aber unterblieben. Worin der Grund dieser Unterlassung zu erblicken bez. warum dem dirigirenden Beamten keine entsprechende Mittheilung gemacht worden ist, wird durch die eingeleitete Untersuchung festzustellen sein. Der Unfall hat, entgegen den allarmirenden Nachrichten verschiedener Blätter, glücklicher Weise keine schweren Folgen gehabt. Der einfahrende Schnellzug, dessen Führer die drohende Gefahr rechtzeitig erkannte, wurde stark gebremst und dadurch in seiner Geschwindigkeit so gemäßigt, daß das Zusammentreffen der Schnellzugsmaschine mit der zweiten Maschine des kaiserlichen Sonderzuges wesentlich abgemindert wurde. Der Unfall verursachte nicht, wie in mehreren Darstellungen behauptet wird, lebhaftes Getöse. Auch Schreie des Publikums sind nicht laut geworden. Von den Anwesenden werden überhaupt nur wenige den Unfall sogleich bemerkt haben. Aufmerksam wurde man erst dadurch, daß bei der Schnellzugsmaschine in Folge Abstreifens des rechtsseitigen Cylinders der Dampf plötzlich ausströmte. Die betreffende Maschine des kaiserlichen Sonderzuges hat, wie auch die Schnellzugslokomotive, nur leichten Schaden und zwar durch Bruch der Bleylstange erlitten. Beide Maschinen sind, wenn auch nicht dienstfähig, so doch laufffähig geblieben. Von anderer Seite wird noch berichtet, daß Se. Majestät der König sowohl, als Prinz Georg äußerst ungehalten über das Vorkommniß gewesen seien. So hochbedauerlich das für die sich durch das Vorkommniß ohnehin schon schwer bedrückt fühlenden betheiligten Betriebsbeamten erscheint, so ist doch auch hieraus nur zu entnehmen, welch' außerordentlich hohes Maß von Verantwortlichkeit der Betriebsdienst der Eisenbahn in sich schließt. Wir können uns nicht denken, daß die Beamten auf Station Löbau sich dieser nicht im vollsten Umfange bewußt gewesen wären, denn anderenfalls hätte man sie nicht der Ehre für würdig halten dürfen, ihnen die Abfertigung kaiserlicher und königlicher Sonderzüge anzuvertrauen, jedoch es zeigt sich auch hier die Unzulänglichkeit menschlicher Vorsicht. Es gehört die führende und schützende Hand eines Höheren dazu; und wenn auch das Unglück ein bedrohliches war, so werden wir doch auch hier eine gnädige Fürsehung darin erblicken dürfen, daß jede ernstere Gefahr glücklich abgewendet wurde. Der Führer des einfahrenden Zuges vermochte, wie der amtliche Bericht selbst sagt, noch die Wucht desselben durch rechtzeitiges Bremsen so zu vermindern, daß der Zusammenstoß von den Zugsinsassen kaum bemerkt worden ist und nur die Maschinen beschädigt wurden.

Während der Manöverzeit lassen sich übrigens die betheiligten Eisenbahnlinien wohl mehr als im Kriegszustande befindlich betrachten. So war während des Manövers der Verkehr auf der Görlitz-Dresdner Hauptbahn nebst östlichen Zweiglinien von riesiger Ausdehnung. Derselbe begann am 6. dss. bei Ankunft Sr. Majestät des deutschen Kaisers und Ihrer Majestät der Kaiserin in Görlitz, verstärkte sich wiederum während der Anwesenheit der russischen Kaiserfamilie und anläßlich der großen preußischen Militärparade bei Görlitz-Moys und dauerte bis zum Schlußmanövertag ununterbrochen fort. In dieser Woche waren fast täglich kaiserliche Sonderzüge von Görlitz, dem Hauptquartier Sr. Majestät des Kaisers und obersten Kriegsherrn, nach dem Manövergelände bei Löbau und zurück und ebenfalls jeden Tag Sonderzüge für das Gefolge und die fremdherrlichen Offiziere ebendahin zu befördern. Auch für Se. Majestät den König von Sachsen waren Sonderzüge zwischen Dresden und Bautzen bezw. Löbau und ferner kaiserliche und königliche Marstallzüge zu stellen. Die Hauptleistung für die Staatsbahnen begann nach Schluß des Manövers mit der Beförderung der Fußtruppen in die Heimath. Am Sonnabend Nachmittag und Sonntag Vormittag wurden ab Löbau und Reichenbach (Lausitz) größere Theile des V. und VI. Armeekorps sämmtlich in der Richtung nach Görlitz befördert, weiter wurden am Sonnabend Nachmittag sämmtliche Stäbe und Fußtruppen der Dresdener Garnison ab Bautzen heimwärts bewegt.

Verunglückt. Auf der Strecke der Magdeburger Bahn bei Gohlis wurde der 48 Jahre alte Hilfsbahnwärter Friedrich Graß todt aufgefunden. Der Unglückliche, welcher die Strecke revidirt hatte, war von einem Zuge überfahren und auf der Stelle getödtet worden. Graß hinterläßt eine Frau und 9 Kinder.

Der in Zwickau stationirte Oberschaffner Meißner wurde beim Ueberschreiten der Gleise von einer Gruppe ablaufender Wagen erfaßt und überfahren. Dem Unglücklichen wurden beide Füße zermalmt.

Die preußische Eisenbahn-Verwaltung und die Eisenbahn-Arbeiterbewegung. Darüber wird der Zeitschr. f. Eisenb. und Dampfschifffahrt der österr.-ungar. Monarchie geschrieben: „Erfreulich und klug ist die Haltung der preußischen Staatsbahnverwaltung, die Arbeiterbewegung nicht unterdrücken oder ignoriren zu wollen, sondern möglichst Fühlung damit und Kontrole darüber zu halten. So hat in Halle a. d. Saale im Beisein eines Vertreters der Eisenbahndirektion und des Leiters der Betriebsinspektion eine Versammlung von staatlichen Eisenbahnarbeitern des dortigen Inspektionsbezirkes (kurz vorher war eine solche in Leipzig abgehalten worden) stattgefunden, an der etwa 500 Personen theilnahmen. Der zum Vorsitzenden gewählte Arbeiter erklärte, daß die Versammlung nicht als Einleitung zu einer Lohnbewegung angesehen werden dürfe; es solle nur über Mißstände und die Mittel ihrer Abhilfe im Petitionswege verhandelt werden; der Vorsitzende bemerkte zugleich, wohl auf Ermächtigung von maßgebender Stelle, daß die Betheiligung

Digitized by Google

an der Petition keinerlei Maßregelung zur Folge haben würde. Die Verhandlungen, die ordnungsmäßig verliefen, drehten sich um die Lohnverhältnisse, die Arbeitszeit und die Behandlung der Arbeiter durch die Vorgesetzten. Nach Angabe des Vorsitzenden beziehen die Eisenbahnarbeiter einen Tagelohn von 2,40 bis 2,80 Mark. Den Höchstsatz können sie schon nach zwei Jahren erreichen, und dann hätten sie keine Aussicht auf Verbesserung mehr. Sie wünschen, daß ein Minimallohn von 2,50 Mk. eingeführt werde, der von Jahr zu Jahr um 10 Pfg. bis zum Höchstbetrag von 3 Mk. steigen soll. Lebhaft beschwerte man sich darüber, daß insbesondere die Güterbodenarbeiter und die bei der Güterüberführung beschäftigten Leute oft weit über die vorschriftsmäßige zehnstündige Arbeitszeit beschäftigt würden.*) Die Arbeiter wünschen, daß die zehnstündige Arbeitszeit für alle Betriebs- und Verkehrsarbeiter, die zwölfstündige für die Hilfsfahrbeamten streng eingehalten werde, und daß Ueberstunden, wo sie unvermeidlich sind, unverkürzt nach Maßgabe des Tagelohnes bezahlt werden sollen. Auch über die Behandlung der Arbeiter, namentlich durch Unterbeamte, wurde geklagt.

*) Das ist eine Klage, die man besonders überall da am lebhaftesten vernimmt, wo das Ladewesen in die Hände von Unternehmern gegeben ist.

Eine gruselige Geschichte. In einem Eisenbahnwagen der Linie Sevilla—Cordoba befand sich eine lustige Gesellschaft, welche einen Todtenschädel, den ein junger Hospitalassistent seinem Koffer entnommen hatte, unter allerhand Scherzen von Hand zu Hand gehen ließ. Plötzlich bekam ein Student den unglücklichen Einfall, mit diesem Todtenschädel die Insassen des Nachbarkoupees zu erschrecken. Gesagt, gethan. Der Schädel wurde an einem Stock befestigt, mit einem weißen Tuche drapirt, zum Fenster hinaus und vor das Fenster des nächsten Koupees gehalten. Die Insassen des Nachbarkoupees mußten wohl geschlafen haben, da es Nacht war, denn erst, nachdem man mit dem Schädel gegen das Fenster geklopft hatte, ertönte ein markerschütternder Schrei, dem — tiefste Ruhe folgte. Die Urheber des „Scherzes" ahnten zunächst nicht, welche Wirkung der in dunkler Nacht plötzlich am Fenster erschienene Schädel gehabt hatte. Bei der Ankunft in Cordoba bot sich ein erschütterndes Bild. Von den drei Insassen des nächsten Koupees wurde eine junge Dame leblos vorgefunden, eine ältere Frau lag im Starrkrampf auf der Erde, während ein bejahrter Herr in Irrsinn verfallen war. Die Urheber dieses „Scherzes" haben sich selbst der Polizei gestellt und sehen jetzt ihrer Bestrafung entgegen. (M. N. N.)

Briefkasten.

Schr. in **M.** u. Andere. Unser Organ giebt einer jeden hinreichend begründeten Meinung Raum. Damit kann aber nicht gesagt sein, daß wir nun auch eine jede als die unsere gelten zu lassen hätten. So sind wir mit einzelnen Punkten des Artikels „Eine abweichende Meinung pp." durchaus nicht im Einklange, sondern neigen z. B. vielmehr dahin, daß eine jede Beeinflussung des Familiensinnes in unserem Beamtenthum von außen her (s. Beschränkung der Kinderzahl pp.) von demselben peinlichst fernzuhalten sei. Immerhin läßt sich über Verschiedenes zu einer Zeit, wo die wirthschaftliche Frage die Gemüther fast ausschließlich beschäftigt, sehr wohl diskutiren, und es müssen daher auch die extremen Meinungen gehört werden. Nur dann läßt es sich erreichen, daß das Organ nicht eine einseitige Richtung einschlägt, sondern daß es nach wie vor allen Standesangehörigen als geistiger Tourniplatz dient. Wir können Sie nur ermuntern, Ihrer Meinung ebenfalls in einer Form Ausdruck zu geben, daß sie in einer der nächsten Nummern zur Veröffentlichung gelangen kann. Frndl. Gruß!

R. H. Hierüber vermögen wir Ihnen keine zuverlässige Auskunft zu geben. Herr „Bennewitz" wird wohl wissen, weshalb es nicht möglich sein sollte, Sammlungen nach Art der Fechtschulen unter den Eisenbahn-Beamten ohne Beschränkung auf eine einzelne Dienstklasse vorzunehmen. Wir freilich meinen und wissen aus Erfahrung, daß im Gegentheil derartige Sammlungen am besten gedeihen und den größten Segen stiften, wenn man Niemanden dabei ausschließt. — Den Mitgliedern des D. E.-V.-V's kann nicht angelegentlich genug empfohlen werden, sich durch Absonderungen in gemeinnützigen Dingen nicht beirren zu lassen, sondern munter auf die Aufgaben des Vereins zuzukommen. Der schöne Lohn wird sich gar bald zeigen. — **F. in Tr.** Wer die soziale Bewegung unserer Zeit mit einigem Scharfblick beobachtet, wird finden, daß nicht gerade das Streben nach hohen Einkünften als das Charakteristische bezeichnet werden kann, so daß der Neid schließlich als die Triebfeder betrachtet werden müßte, sondern daß zumeist das Gerechtigkeitsgefühl in Frage kommt. Das Streben nach Ausgleich in einer, durch die veränderte Produktion in den Besitzverhältnissen so leicht und oft bewegten Zeit ist ein natürliches und daher zunächst auch nicht zu bannendes. Auch unter den Beamten in Preußen z. B. überwiegt das Bestreben nach Ausgleich der zum Theil mit der Zeit arg verschobenen Gehaltsverhältnisse zwischen Bureau- und Betriebs-Beamten bei an sich ganz gleichen Vorbedingungen. Wir kommen darauf zurück. Dank und Gruß! — **G. in Metz.** Bereits früher verwiesen wir auf das von A. Roß, Magdeburg, herausgegebene Eisenbahn-Liederbuch. Es ist das beste auf diesem Gebiete. — **M. F.** Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer ist ein Prospekt beigelegt von **J. Stroof,** Cigarren-Fabrik in **Aachen,** auf den wir unsere Leser hiermit besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, den Prospekt für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

A. Vielhauer's

streng **reelles**

Leinen-Versand-Haus und Leinen-Hand-Weberei

Landeshut 9 in Schlesien

fabrizirt und versendet **nur gediegenste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima wß. garnig Wäschetuch oder Leinen für 0,35, 0,40, 0,45, 0,50, 0,55, 0,65, 0,75 7,70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franko gegen franko. Bei größeren Aufträgen 5—10 % **Rabatt.** Nichtkonvenirendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Mittheilungen
des
Vereines für die Förderung
des
Local- und Strassenbahnwesens.
Offizielles Organ des Verbandes der österr. Localbahnen

Erscheint jährlich in 12 Heften. Preis des Jahrganges 12 fl. Mitglieder erhalten die Zeitschrift **mit fl. 6.— und postfrei. — Sitz des Vereins und der Redaction: Wien, I. Elisabethstrasse 2.**

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**

unter genauer Angabe der zuständigen Direktion

von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Franzosische Str. 24.

Weiss- und Rothweine
(eigenes Wachsthum)
Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.
Genfingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

Pianinos von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Sydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Kautionen
ohne Lebensversicherungs-Zwang vermittelt unter günstigen Bedingungen
Stadtk.-Kontroleur **Ryssel, Pirna.**

Digitized by Google

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.

Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Mennicken & Co., Aachen

Special-Versandhaus für schwarze Herrenkleiderstoffe

empfehlen

Schwarze Kammgarn-, Streichgarn- und Cheviot-Waaren

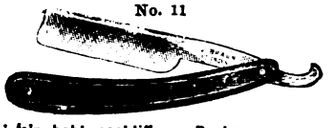
zu Anzügen, Gehröcken, Paletots, Fracks, Amtstrachten u. s. w.

Nur prima Qualität; geringe Waaren werden nicht geführt. Muster stehen franko zu Diensten. Billigste Preise.

Abgabe jeder Meterzahl direkt an Private.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11



1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 **echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz** im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korkz. nur M. 1.20

Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf portofr

Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.

Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.

Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Stations-Assistent

Bez. Köln wünscht Familienverh. halb. **Tausch** mit Kollegen Bez. Hannover. Reflektant wird Station am Ober- oder Nieder-Rhein anheim gestellt. Off. unter C. 241 an die Exp. d. Bl.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria“ } à 10 Mk. Hand-Apparat „Triumph“ }** mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** etc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien etc. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Trauben-Versand.

Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Genstingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter 1a. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

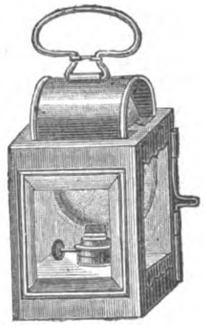
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.

a Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Unentbehrlich

in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.

Sessel-Closet

ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.

Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.

Näheres siehe 3 Wochen vorher.

Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitto** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3 65	4 70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

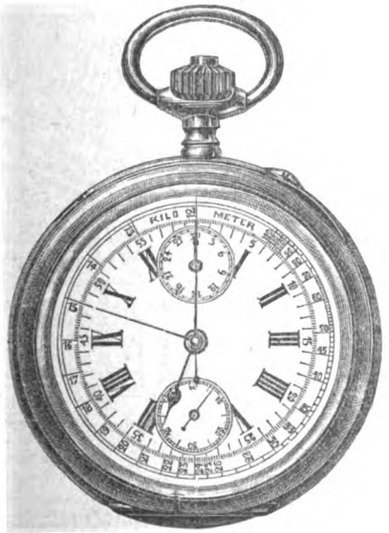
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u.-Bedingungen.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsen an wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia“**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300 —

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●
Silber- und **Alfenidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ „ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ „ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands (ca. 10 000 Mitgl.)
des Bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins a. V.,
„ „ „ Förster- „ „ „
„ „ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ „ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
der Frankf. Beamten-Vereinig. zu Frankfurt a. M.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

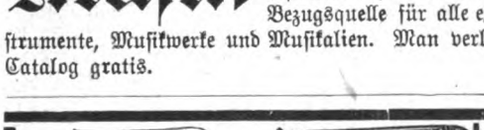
Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.
Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse.** **Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk.
Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin**, Kaiserhofstr. 2.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.



Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar., **Petroleumkocher**, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, **Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin.** etc. liefert
Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. 5 bis 50.
Ferd. Rausch-Wutha, Thür.
Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.
Katalog umsonst und postfrei.

Damenkleiderstoffe

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

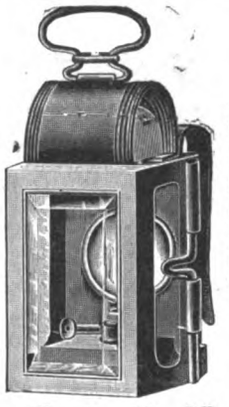
Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts-** und **Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

Gute Weine.

Weine im Fass v. 25 Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90 Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90 Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh.
das Liter. — **Flaschenweine** bis zu 10 ℳ in jeder Preislage von 12 Flaschen an.
12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu 11, 13, 16, 18 ℳ u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kist. u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 6 Stück an franko.
F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

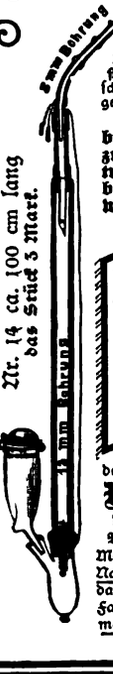
Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und Kautionen. Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten.
F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1.— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60 0,75, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabake das Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur **Engros-Versand.** Cataloge gratis und franco.

Meine aus rein überseeischen Tabaken hergestellten

offerire ich den Herren Eisenbahn-Beamten mit 10% Rabatt.
Ziel 2 Monate. — Garantie: eventuell Zurücknahme. — 300 Stück portofrei.
Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9, I. Etage.

Viele **Anerkennungsschreiben** von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Zur Frage der Heranbildung eines tüchtigen Eisenbahn-Beamtenstandes. — Zur Frage des Wagenmangels. — Lokomotive mit Vorspann-Achse. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 38. Leipzig, den 17. September 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Ein Urtheil über die schweizerischen Eisenbahn-Beamten.*)

In dem „Moondblad" des Vereins der Niederländischen Eisenbahn-Beamten finden wir unter der Ueberschrift „Von eigenem und von fremdem Boden" ein Urtheil über den Verlauf der Bewegung der schweizerischen Eisenbahn-Beamten.

Was dem Verfasser nicht recht erklärlich ist, das ist das Verhalten der deutschen und österreichischen Fachblätter, welche das (verständige) Nachgeben der Direktionen einen glücklichen Erfolg des schweizerischen Personals nennen.

Ganz ängstlich fragt unser Holländer: Wenn aber die Direktionen nicht nachgegeben hätten, wer hätte dann das kürzeste Ende gezogen?

Für den Verfasser ist es eine offene Frage, ob nicht der Streik am Ende zum Nachtheil des Personals ausgefallen wäre. Der Streik ist ihm ein zweischneidig Schwert, von dem Derjenige getroffen wird, der es gebraucht und Derjenige, gegen den es geführt wird; bei den Eisenbahnen wird zum Schluß auch noch das reisende Publikum getroffen.

Daß dem General-Sekretär des schweizerischen Eisenbahn-Beamten-Vereins in der Versammlung zu Aarau zugejubelt worden sei, findet Verfasser sehr erklärlich, nicht aber, daß von allen Anwesenden nicht ein Einziger die Kehrseite der Medaille habe sehen lassen. Dies Verhalten der schweizerischen Kameraden spreche nicht für deren nüchternen Verstand.

Ihm ist das Verhalten der Franzosen, welche gegen den Beschluß des Senats, daß beim Ausbruch eines Krieges alle im Streik befindlichen Eisenbahn-Bediensteten sofort die Arbeit wieder aufzunehmen haben, Protest erhoben und die Abgeordneten-Kammer ersuchten, zu erklären, daß alle Arbeiter und Bediensteten das ausschließliche Recht auf die Eingehung eines Streiks hätten, viel sympathischer denn das Verhalten der schweizerischen Kameraden.

Zum Schluß nennt er den Erfolg der Schweizer einen Pyrrhus-Sieg. —

Dieses Urtheil muß den Kenner holländischer Verhältnisse einigermaßen befremden.

Der Verein holländischer Eisenbahn-Beamter hat es sich zur Aufgabe gestellt, die wirthschaftliche Lage seiner Mitglieder zu bessern. Es bleibt eben in Holland für das gesammte Eisenbahn-Personal noch Vieles zu thun übrig, da dort, wie in der Schweiz, die meisten Eisenbahnen sich in Händen von Privaten befinden, denen eine hohe Dividende eben viel lieber ist, als den bescheidensten Ansprüchen des Personals gerecht zu werden.

Man muß aber, wie es auch zweifellos von vielen Holländern geschieht, nur zu sehr befürchten, daß die holländischen Eisenbahn-Beamten es kaum zu einer Solidarität bringen werden, wie die Schweizer, obgleich dieses Wort in den Satzungen des Vereins ganz besonders betont wird.

Zwar finden wir in dem Verein eine große Zahl Mitglieder, welche der Meinung sind, es könnte seitens des Vereins zur Erreichung bescheidener Forderungen etwas mehr geschehen, aber der Hauptvorstand des Vereins setzt allen Bestrebungen, die eine kleine Spannung mit den Direktionen zur Folge haben könnten, eine Passivität entgegen, welche ganz auffällig in die Erscheinung tritt.

Nichtsdestoweniger sah sich der Hauptvorstand genöthigt, dem Beschlusse einer General-Versammlung Folge gebend, an den „Hohen-Edelen Gestrengen" Herrn General-Direktor der Niederländischen Staatsbahnen**) ein Schreiben zu richten, in welchem gebeten wird:

1. Das früher geltende Reglement für die Erhöhung der Besoldungen in derselben Rangklasse, wonach alle zwei Jahre eine 10prozentige Gehaltsaufbesserung stattzufinden hatte, und
2. die früher geltenden Bestimmungen betr. Bewilligung freier Fahrt zum Marktbesuch, wiederherzustellen.
3. Zu bestimmen, daß fortan auch den mit Beamtenfunktionen betrauten Stationsarbeitern eine Lohnzulage gegeben und ihnen die Gelegenheit zur Ablegung der betr. Examinas gegeben werde.
4. Die früher geltenden Bestimmungen wegen Regelung der Besoldungsverhältnisse der Arbeiter wiederherzustellen.
5. Ausführlich festzustellen, in welcher Weise die Beförderungen und Besoldungen erfolgen, damit bei eventuellem Uebergang der Eisenbahn an den Staat, das Personal sich auf diese Festsetzungen berufen könne. —

Die Antwort des Herrn General-Direktors betont, daß die Interessen des Personals von ihm stets im Auge behalten werden und er deshalb mit Bestimmtheit die Dazwischenkunft von Anderen ablehnen müsse.

Wenn wir nun das Verhalten der schweizerischen Eisenbahn-Beamten mit demjenigen der holländischen vergleichen, so fällt es nicht schwer zu sagen, auf welcher Seite mehr Klugheit und nüchterner Verstand zu finden ist.

Ist auch zuzugeben, daß sich bei den niederländischen Eisenbahnern ein gewisses Streben nach einer festen Organisation der Berufsgenossen bemerkbar macht, so wird man andererseits doch nicht umhin können, darauf hinzuweisen, wie gering noch das Verständniß der demokratischen Holländer für eine eigentliche Berufsorganisation ist. Jedenfalls müssen sie gegen die deutsch-österreichischen Vereine zurücktreten. —

Ueber die Berechtigung und Zweckmäßigkeit eines Streiks, namentlich des Eisenbahnpersonals, brauchen wir uns nicht auszulassen. Wenn wir auf den Erfolg der Schweizer hinwiesen, so geschah das lediglich deshalb, um an deren Verhalten zu zeigen, was durch treues Zusammenhalten erreicht werden kann.

Die Forderungen der Schweizer waren überdies so berechtigte und bescheidene, daß an eine Ablehnung derselben durch die Direktionen nicht zu denken war, nachdem diese vor die Alternative gestellt worden waren, entweder sie zu gewähren oder den Streik zu gewärtigen. Durch Herbeiführung des Streiks hätten die Direktionen eben eine große Verantwortung auf sich geladen, denn das Personal der schweizerischen Bahnen war sich der Sympathien weiter Kreise zweifellos sicher.

Forderungen darf man nur stellen, wenn man sicher ist, nicht auf zu großen Widerstand zu stoßen, und dann muß man zur Bewilligung derselben diejenigen Mittel anwenden, welche das Recht und die Klugheit uns gebieten.

Die Schweizer haben bewiesen, daß sie kluge Politiker sind, indem sie es verstanden, das Erreichbare zu erringen, und in weiser Selbstbeschränkung diejenigen Forderungen zurückstellten, welche sich zur Zeit oder auch gar nicht verwirklichen lassen. Dagegen war das Auftreten des Vereins der holländischen Eisenbahn-Beamten ein Schlag ins Wasser; es spricht durchaus nicht für ein verständiges und kluges Verhalten seitens des Vorstandes und der Mitglieder des Vereins der holländischen Eisenbahn-Beamten.

E. E.

*) Mit der Veröffentlichung von Artikeln über die Verhältnisse auswärtiger Eisenbahn-Beamten-Vereine entsprechen wir einem auf dem VI. Verbandstage ausgesprochenen Wunsche. D. Schriftl.

**) Dieselben sind im Privatbetrieb. Der Verfasser.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsgruppe Guben.

Am 2. September Abends 8 Uhr feierte die hiesige Ortsgruppe den Tag der Schlacht bei Sedan durch eine Versammlung mit Damen im Hotel „Kronprinz". Die Feier, zu welcher gegen 150 Personen erschienen waren, wurde durch einige Musikstücke eingeleitet. Hierauf hielt der Vorsitzende, Herr Stations Assistent Hübner, unter Begrüßung der Mitglieder und Gäste eine

Digitized by Google

packende Festrede über die Bedeutung des Tages. Dann folgte Tanz, welcher in erhebender Weise durch Aufführung von Festspielen u. s. w. zur Verherrlichung der Feier unterbrochen wurde. — So verlief denn die erste Feier unserer Ortsgruppe mit Damen sehr vergnüglich, und da zu dieser auch Nichtmitglieder eingeführt werden durften, so hat die Ortsgruppe erfreuliche Fühlung bez. Bekanntschaft mit den übrigen Eisenbahnern gemacht und hofft dadurch auch noch mehr neue Mitglieder werben zu können.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Crimmitschau.

Die sehr gut besuchte Monatsversammlung am 3. September gestaltete sich zu einem kleinen Kommers, galt es doch eine kleine Nachfeier der am 30. Aug. cr. stattgefundenen silbernen Hochzeit unseres verehrten Herrn Bahnhofs-Inspektor Schwartz. — Die Versammlung wurde durch eine Ansprache des Obmannes unter Hinweis auf die Feier eröffnet. Nachdem Herr Inspektor Schwartz seinen Dank dafür ausgesprochen hatte, gab er den Vortrag des Herrn Oberfinanzrath Ledig über: „Einfluß der Eisenbahnen auf Kultur und Volkswissenschaft" wieder, den derselbe bei der Zusammenkunft zur fünfzigjährigen Feier des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Berlin gehalten hatte. Herrn Schwartz sei für seine Bemühung, die Versammlungsabende zu lehrreichen und nützlichen zu gestalten, noch hierdurch herzlich gedankt. Im Weiteren gedachte der Obmann noch des am Tage vorher gefeierten nationalen Gedenktages „Sedan". Er erinnerte daran, wie sich in den verflossenen 26 Jahren des Friedens die Eisenbahnen in Deutschland und speziell in unserem engeren Vaterlande Sachsen entwickelt haben, und schloß mit einem von Allen freudig aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät unseren allverehrten König Albert. Unter Gesang des Festliedes „Bahn frei" des Herrn Figlesthaler und anderer Unterhaltung verblieb die Versammlung noch längere Zeit gemüthlich beisammen. Gewiß wird einem Jeden der genußreiche Abend dauernd in angenehmer Erinnerung bleiben. —

Ortsgruppe Klingenthal.

Zu Ehren des von hier scheidenden Herrn Stations-Assistenten Pfau, welcher als Bahnhofs-Inspektor nach Leipzig, Ueb.-B., versetzt ist, fand am 29. August in der hiesigen Bahnhofsrestauration ein Abschieds-Commers statt. Der Obmann eröffnete die Feier mit einer Ansprache, in welcher er hervorhob, wie viele Freunde sich der uns verlassende Herr Kollege während seines Hierseins in dienstlichen, sowie in privaten Kreisen verschafft hat und wie er daher allgemein beliebt und geachtet von hier weggeht. Redner wünschte, daß sich Herr Pfau in seinem neuen Wirkungskreise recht wohl fühlen und ihm stets Glück und Segen zur Seite stehen möge. — Hierauf wurde dem Scheidenden ein von den Mitgliedern der Ortsgruppe ihrem früheren langjährigen Obmanne gestiftetes Andenken überreicht, wofür Herr Pfau in bewegten Worten seinen Dank aussprach. Es folgten nun Ansprachen ernsten und heiteren Inhalts, von denen hauptsächlich noch die des Herrn Stations-Assistent Aschenbach hervorzuheben ist, worin dieser betonte, wie es dem Scheidenden stets angelegen gewesen ist, unseren Stand in jeder Weise zu heben und nach außen hin hochzuhalten. Bis in die frühe Morgenstunde hielt ein feiner Stoff und der bekannte Eisenbahner-Humor die Theilnehmer gemüthlich zusammen.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Mühlacker.

Auch die am Sonntag, den 6. d. Mts., in Mühlacker in der Bahnhofsrestauration abgehaltene Bezirksversammlung war wieder sehr zahlreich besucht, sowohl von den eigenen Bezirksmitgliedern, als auch den Mitgliedern des Nachbarvereins Neuenbürg und den badischen Kollegen. Es weht überhaupt in letzter Zeit in dem Bezirk ein frischer Geist, welcher die Hoffnung wach werden läßt, daß noch mancher Kollege, der abseits unserer Sache steht, sich doch endlich entschließt, dahin sich zu gesellen, wohin er vermöge seines Berufs in gesellschaftlicher Beziehung gehört. — Nach Besprechung verschiedener Vereinsangelegenheiten, insbesondere auch der „Freikartenangelegenheit", waren es die gesanglichen und deklamatorischen Vorträge der Herren Postassistent Seitz und des als Gast anwesenden Verlade-Unternehmers Hannich, welche den Tag vollends zu einem gemüthlichen gestalteten. — Als Ort der nächsten Bezirksversammlung wurde Illingen bestimmt. Z.

Bezirk Horb.

(Unlieb verspätet.) Am Sonntag, den 23. August hat unser Bezirksverein seinen alljährlichen Ausflug unter starker Betheiligung der Mitglieder und deren Angehörigen, sowie zahlreicher Kollegen von den benachbarten badischen Bezirksvereinen zur Ausführung gebracht. Das Ziel der Reise war Freudenstadt—Kniebis—Rippoldsau—Freudenstadt. Schon mit den ersten Zügen kamen viele württembergische und badische Ausflügler an, letztere zum Theil aus großer Entfernung (Karlsruhe, Offenburg, Gengenbach). Am Bahnhof Freudenstadt von der dortigen Ortsgruppe empfangen und nach der Stadt geleitet, wurden die Sehenswürdigkeiten der Metropole des württembergischen Schwarzwaldes in Augenschein genommen und nachher in den neuhergestellten Sonnensälen der Frühschoppen getrunken. Herr Expeditions-Assistent Boos von Schiltach sprach hierbei den württembergischen Kollegen den herzlichsten Dank für die freundliche Einladung mit dem Wunsche aus, daß sie sich bei dem Ausfluge, den der Bezirksverein Offenburg im Herbste nach Gengenbach—Durlach zu veranstalten beabsichtige, auch zahlreich einfinden mögen. Kurz nach 11 Uhr ging's in vier Wagen dem Kniebis zu, welcher nach 1½ stündiger, prächtiger Fahrt durch die tannenumrauschten Höhen erreicht wurde. Hier wurde im Gasthaus zum Lamm das Mittagessen eingenommen, und der Vorstand des Bezirksvereins Horb, Bahnhofs-Verwalter Schmucker von Sulz, ergriff das Wort, um seinerseits allen Theilnehmern und insbesondere den badischen Kollegen für ihren zahlreichen Besuch herzlich zu danken und ihnen ein Hoch auszubringen. Leider mahnte nur zu überraschend die vorgerückte Zeit zum Aufbruch, und so mußte man sich von den liebgewordenen Schwarzwaldhöhen trennen, um hinab ins Thal zu fahren. Nach beinahe einstündiger Fahrt durch das romantische Gebirge wurde das so schön gelegene und vielbesuchte Bad Rippoldsau erreicht und nach dessen Besichtigung ging's dem Orte Rippoldsau zu. Daselbst im „Erbprinzen" entwickelte sich bald eine feucht-fröhliche Stimmung; aber auch hier war unseres Weilens nicht lange. Doch ehe man sich von dieser Perle des badischen Schwarzwaldes trennte, nahm noch Güter-Verwalter Maurer von Freudenstadt das Wort, um über den Nutzen und die Annehmlichkeiten der Vereinszusammenkünfte zu sprechen. Sein Hoch galt den beiden Brudervereinen, von denen sich eine stattliche Zahl Mitglieder in dieser sagenumwobenen Schwarzwaldidylle eingefunden haben. Zum Schlusse wurde das „Eisenbahnerlied" gesungen, und dann ging's auf Schusters Rappen dem Zwieselberg zu. Hier erwarteten uns die Wagen, und in munterem Trabe fuhren wir unter Gesang durch rauschende Tannenwälder nach der „Freudenstadt", wo wir bis zum Abgang der Züge in der neuen Bahnhofswirthschaft noch gemeinsam einen Schoppen tranken.

Es war ein schöner Tag; — möge er allen Theilnehmern noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben! Unseren badischen Kollegen sagen wir an dieser Stelle nochmals herzlichen Dank für ihr zahlreiches Erscheinen und rufen ihnen „Auf baldiges Wiedersehen in Durlach!" zu.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Im Laufe der Vorbereitungen auf die am 9./10. ds. Mts. zur Feier des 70. Geburtstages Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs hier abgehaltenen Festlichkeiten hat der Hauptvorstand geglaubt, eine Betheiligung auch des Eisenbahn-Beamten-Vereins an denselben in Aussicht nehmen zu sollen, und dies umsomehr, als andere Beamtenvereine ebenfalls hierzu gewillt waren. In Uebereinstimmung mit den letzteren hat der Hauptvorstand die Betheiligung des Eisenbahn-Beamten-Vereins in der Form arrangiren zu sollen geglaubt, daß eine Abordnung an dem für den 10. beabsichtigten Huldigungszuge im großen Saale der Festhalle theilnehme und Sr. Kgl. Hoheit eine Adresse überreiche. Der Abordnung sollte möglichst von jeder im Vereine vertretenen Beamtenklasse ein Vertreter angehören.

Dieser Plan, von welchem die Bezirksvorstände so früh, als es die Umstände gestatteten, verständigt wurden, ist zur Ausführung gekommen.

Die Adresse ist vom Herrn Assistenten Gutmann bei der Großh. Kunstgewerbeschule Karlsruhe auf feinem Karton in Frakturschrift von schwarzer und rother Farbe, mit Blumenkanten als Einfassung, hergestellt worden. Der diesseits aufgegebene Text der Adresse lautet:

Durchlauchtigster Großherzog!
Gnädigster Fürst und Herr!

Freudigen Herzens feiern als Angehörige des Badischen Volkes die Beamten der Badischen Staatseisenbahnen und Bodensee-Dampfschifffahrt den siebenzigsten Geburtstag Eurer Königlichen Hoheit. Gleich den anderen Bürgern ihres Heimathsstaates sind sie an diesem festlichen Tage ganz besonders in unauslöschlicher Dankbarkeit von dem Gedenken daran bewegt, was Eure Königliche Hoheit in langer, von Gott sichtbar gesegneter Regierung für das badische und das deutsche Volk gethan haben.

Inmitten der Antheilnahme an der allgemeinen Gedenk- und Dankfagungsfeier aber geziemt es den Beamten der Großherzoglichen Verkehrsanstalten, vom Standpunkte ihres Berufes insbesondere dankbaren Gemüthes eingedenk zu sein der mächtigen Förderung des Verkehrswesens einerseits und der erheblichen Besserung der Rechts- und Einkommensverhältnisse des Beamtenstandes andererseits, welche unter den von Eurer Königlichen Hoheit Regierung ausgegangenen Segnungen einen so wichtigen Platz einnehmen.

Eure Königliche Hoheit wollen huldvollst zu gestatten geruhen, daß der Verein badischer Eisenbahnbeamten den tiefen Empfindungen nie ersterbender Dankbarkeit und treuer Verehrung, welche die Beamten

Digitized by Google

der Großherzoglichen Verkehrsanstalten für ihren gnädigen Landesherrn beseelen, durch Gegenwärtiges unterthänigst Ausdruck gebe.

Gott segne auch ferner Eure Königliche Hoheit und das ganze erlauchte Haus Zähringen!

Eurer Königlichen Hoheit treugehorsamster
Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Karlsruhe, den 9. September 1896.

Für den Hauptvorstand und die Abordnung
zur Ueberreichung der Adresse:
(folgen die Unterschriften).

Die Mappe der Adresse hat nach diesseitiger Anweisung Herr Hofbuchbinder Scholl in Durlach angefertigt. Sie besitzt 42×30 cm Größe und hat blauen Seidenplüsch-Ueberzug und auf der Vorderseite große, durchbrochene Metallecken. Letztere sind versilbert. Die Mitte der Vorderseite wird ausgefüllt von einem Flügelrade, das ungefähr doppelt so groß ist wie das den Vereinssatzungen aufgedruckte, und von einem darunter befindlichen wallenden Bändchen, das in Email die Inschrift trägt: 9. September 1896. Beide Theile sind nach diesseits gegebenen Andeutungen von Herrn Johannes Klein in Pforzheim ausgeführt; sie bestehen aus getriebenem Silber und bilden eine entzückende kunstgewerbliche Leistung.

Da die Mappe erst am 9. September Abends in Besitz des Hauptvorstandes kam, konnte sie leider nicht mehr vor der Ueberreichung an Se. Kgl. Hoheit zur Einsichtnahme aufgelegt werden. Falls die gesammelten Adressen, wie das bei früheren ähnlichen Anlässen schon geschehen ist, später zur Ausstellung kommen sollten, so wird ersucht werden, von der Mappe unserer Adresse eine photographische Aufnahme zu veranstalten, die dann in je einem Stücke den Bezirksvorständen übermittelt werden würde. Jedenfalls kann schon jetzt gesagt werden, daß die Adresse des Eisenbahn-Beamten-Vereins in ihrer äußeren Ausstattung sich neben den anderen überreichten Adressen wohl sehen lassen darf. —

Die Abordnung, welche die Adresse Sr. Kgl. Hoheit zu übergeben hatte, setzte sich zusammen aus den Herren:

Sagebiel, großh. Revisor,
Kraus, Obertelegraphist,
Fleig, Stations-Verwalter,
Hauser, Betriebs-Assistent, und
Stober, Expeditions-Assistent.

Die Führung übernahm auf Ersuchen des Unterzeichneten, der selbst an der Theilnahme behindert war, Herr Sagebiel. Außer den obengenannten Herren sollte absichtsgemäß auch je ein Vertreter der Herren Bahn- und Güterverwalter, technischen Beamten und Betriebs-Sekretäre der Abordnung angehören (weitere Vertreter aus anderen Beamtenklassen konnten leider nicht in Aussicht genommen werden, weil die Abordnung sonst zu groß geworden wäre). Dies ließ sich aber nicht erreichen, da bei der zumeist dienstlichen Natur der Verhinderung die um ihre Betheiligung ersuchten Herren erst zu spät absagen konnten, als daß noch ein Ersatz für sie zu ermöglichen gewesen wäre.

Nachstehend der Bericht des Herrn Sagebiel über die Ueberreichung der Adresse.

Karlsruhe, den 14. September 1896.

J. V.: Dürr.

Die Adresse des Vereins badischer Eisenbahn-Beamten ist Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog am 10. ds. Mts. in dem im großen Festhallensaale hierselbst von Statten gegangenen Huldigungszuge von den Herren Kraus, Fleig, Hauser und Stober und dem Unterzeichneten überreicht worden. Der Unterzeichnete sprach folgende Worte: „Durchlauchtigster Großherzog! Gnädigster Fürst und Herr! Der Verein badischer Eisenbahn-Beamten erbittet sich die Gnade, Euer Königlichen Hoheit ehrfurchtsvoll herzinnige Glückwünsche aussprechen und eine Danksagungs- und Huldigungs-Adresse überreichen zu dürfen." Seine Königliche Hoheit, umgeben von Ihrer Königlichen Hoheit der Großherzogin und den übrigen badischen Fürstlichkeiten, nahmen hierauf huldvollst die Adresse entgegen und betrachteten zunächst deren Mappe, welche Allerhöchstdieselben als „sehr schön" zu bezeichnen geruhten. Darauf nahmen Se. Königliche Hoheit Einblick in die Adresse selbst. Nachdem dies geschehen und Adresse sammt Mappe dem dienstthuenden Kammerherrn zur Aufbewahrung übergeben worden war, dankte der Großherzog in gnädig-herzlichen Worten für die Zeichen der Verehrung und Liebe, welche Ihm der Verein der Eisenbahn-Beamten biete (in Seiner allbekannten schlicht-liebenswürdigen Weise hatte der Fürst dafür das Wort „Aufmerksamkeit"). Dabei sprachen Seine Königliche Hoheit den Wunsch aus, daß dieser Dank den Eisenbahn-Beamten bekannt gegeben werde, und bemerkten, daß letztere sich davon versichert halten dürften, wie sehr Allerhöchstdieselben die Wichtigkeit und das Anstrengende des Dienstes der Eisenbahn-Beamten, nicht minder aber auch die Art und Weise zu würdigen wüßten, wie die Beamten diesem ihrem Dienste nachkämen. Auch dies möge bekannt gegeben werden. Der Unterzeichnete drückte für die huldreichen fürstlichen Worte Namens des Eisenbahn-Beamtenvereins unterthänigsten Dank aus und fügte hinzu, daß die Eisenbahn-Beamten, in treuer Verehrung des Landesherrn mit allen anderen Bürgern des Staates wetteifernd, von der Allerhöchsten Anerkennung hoch beglückt und in ihrem dienstlichen Schaffen begeistert werden würden.

Seine Königliche Hoheit gaben hierüber Befriedigung zu erkennen, wiederholten nochmals Ihren Dank und den Wunsch nach Bekanntgabe desselben und entließen darauf die Abordnung mit Händedruck.

Von der für die fürstlichen Personen hergerichteten Estrade herabsteigend, hatten die Mitglieder der Abordnung noch die Ehre, von Sr. Excellenz dem Herrn Minister v. Brauer und Herrn Geheimen Rath Generaldirektor Eisenlohr freundlich begrüßt zu werden.

In Erfüllung des Allerhöchsten Befehles bringt der Unterzeichnete vorstehenden Bericht in den „Deutschen Verkehrs-Blättern" zur Veröffentlichung.

Karlsruhe, den 14. September 1896.

Sagebiel,
Großherzogl. Revisor.

Verein der Eisenbahn-Hülfsarbeiter, Oldenburg.

In der am 2. d. Mts. abgehaltenen, gut besuchten Monatsversammlung wurde zunächst als Nachfolger des zum Bureauassistenten ernannten Bücherwarts Lüers Kollege Lammers gewählt, ersterer wird dem Verein weiterhin als Vereinsfreund angehören. Nachdem alsdann Kollege Mechau von der Güterabfertigung hier als ordentliches Mitglied aufgenommen war, theilte der die Versammlung leitende stellvertretende Vorsitzende das Ausscheiden der Mitglieder Mönnich, Bhf. Oldenburg, Hammer und Eggers, Delmenhorst mit. Den Kollegen Wefer hat der Verein leider durch den Tod verloren.

Im weiteren Verlauf des Abends wurde dann noch die Frage über das Verhalten des Vereins bei Todesfällen von Mitgliedern erörtert, wodurch der Beschluß herbeigeführt wurde, in jedem einzelnen Falle eine angemessene Kranzspende überreichen zu lassen.

Da der 7. Oktober für die nächste Versammlung nicht geeignet erschien, wurde dafür der 30. September bestimmt. Bei dieser Gelegenheit richtete der Vorstand an alle Mitglieder die dringende Bitte, an der Ausgestaltung der Versammlungsabende kräftig mitzuwirken, denn dadurch werden auch die Mitglieder, die bislang sich zu einem regelmäßigen Besuch der Versammlungen nicht herbeiließen, mehr Interesse für unsere Sache gewinnen. Wenn auch einige Kollegen an einzelnen Abenden verhindert sein werden, für die große Mehrzahl wird es doch leicht sein, in jedem Monat einige Stunden seinen Kollegen und damit dem allgemeinen Interesse zu widmen.

Hoffentlich werden sich an den jetzt bevorstehenden langen Herbst- und Winterabenden noch mehr Theilnehmer als bisher zu den Versammlungen einfinden, denn durch den Sommer läßt sich doch Mancher davon abhalten.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden ersucht, für die Folge **die Nachweisungen über die eingezahlten und abgelieferten Beträge** doppelt anzufertigen,

Digitized by Google

da der besseren Uebersicht wegen die eingesandte Nachweisung bei der Kasse zu den Akten genommen werden muß und nicht zurückgesandt werden kann. **Die Vereins-Verwaltung.**

Beitritt zur Sterbekasse betr.

Der Beitritt zur Sterbekasse des Vereins ist zur Zeit noch ein sehr mäßiger. Das ist in der Hauptsache wohl nur dem Umstande zuzuschreiben, daß die nunmehrige behördliche Genehmigung unter den Mitgliedern nicht hinreichend bekannt ist.

Wir richten die dringende Bitte an die Herren Vorstände der Ortsvereine und an die Herren Vertrauensmänner, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge auf den gesandten Formularen baldgefälligst zuschicken zu wollen.

Wenn auch die zu zahlenden Beiträge zur Sterbekasse anfänglich Manchem zu hoch erscheinen mögen, so stehen diese doch im richtigen Verhältniß zu den großen Vortheilen, welche unsere Sterbekasse ihren Mitgliedern bietet. Wir können sogar kühn behaupten, daß es keine Kasse giebt, die gleiche Vortheile ihren Mitgliedern gewährt.

Diese Vortheile sind in Kürze folgende:

1. Die Kasse gestattet Aufnahme bis zu 600 Mk. Die meisten gleichen Kassen schließen mit 300 Mk.

2. Nicht allein Beamten und deren Ehefrauen, sondern auch jedem Eisenbahnarbeiter und deren Frauen ist der Eintritt zu unserer Sterbekasse gestattet.

3. Mit dem vollendeten 65. Lebensjahre hört für die Mitglieder die Zahlung der Beiträge auf; trotzdem wird das volle Sterbegeld beim Tode des Mitgliedes bezahlt.

4. Die geleisteten Zahlungen der Mitglieder sind niemals verloren, da schon beim frühen Tode eines Mitgliedes im ersten Jahre des Beitritts $^1/_{10}$, nach dem ersten Jahre des Beitritts $^2/_{10}$, nach dem zweiten Jahre des Beitritts $^4/_{10}$, nach dem dritten Jahre des Beitritts $^6/_{10}$ und nach dem vierten Jahre des Beitritts $^8/_{10}$ des Sterbegeldes den Hinterbliebenen gezahlt wird. Nach dem fünften Jahre des Beitritts wird das Sterbegeld voll und ganz gezahlt.

5. Bis 3 Monate nach Eröffnung der Sterbekasse kann auch Personen, welche das 55. Lebensjahr überschritten haben, der Eintritt gestattet werden.

Die Kasse kann erst eröffnet werden, wenn 500 Mitglieder vorhanden sind. Wir ersuchen deshalb nochmals und dringend, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge schleunigst einzusenden.

Hannover, 31. August 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

von Aschoff,	Fleckner,	Schwitzky,	Surkemper,
Direktor.	Schriftführer.	Buchhalter.	Hauptkassirer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

I. Die Bezirksvereine und Ortsgruppen-Obmänner werden ersucht, die **Zeichnungslisten** auf den **Eisenbahn- und Flügelrad-Kalender** auch bei Nichtmitgliedern in Umlauf setzen zu wollen. Bestellungen sind von jedem Bezirksverein direkt in Leipzig aufzugeben.

II. **Mitgliederbewegung.** Zugang: 1133 Abel, Eugen, Eisenbahn-Praktikant. 23. 7. 77. 20. 5. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Ulm. — 1144 Ammann, Wilhelm, Eisenbahn-Anwärter. 17. 2. 76. 1. 9. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Nagold. — 1137 Buck, Ludwig, Eisenbahn-Praktikant. 5. 10. 74. 3. 6. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Ulm. — 1130 Fischer, Georg, Eisenbahn-Anwärter. 6. 9. 73. 7. 5. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Obertürkheim. — 1135 Frey, Christof, Stat.-Vorst. 17. 7. 54. 20. 5. 96. 100 Mk. 4 Mk. 34 Pfg. Winnenden. — 1146 Fischer, Adolf, Revisor. 11. 11. 51. 2. 9. 96. 300 Mk. 13.80 Mk. 115 Pfg. Stuttgart. — 1134 Heiges, Otto, Eisenbahn-Prakt. 5. 12. 76. 20. 5. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Cannstatt. — 1145 Hagenlocher, Christ., Bahnmeister. 7. 12. 66. 1. 9. 96. 300 Mk. 7,40 Mk. 62 Pfg. Dornstetten. — 1131 Kugler, Ferdinand, Eisenb.-Anwärter. 9. 10 78. 16. 5. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Hall. — 1147 Kleinknecht, Herm., Eisenbahn-Gehilfe. 26. 10. 72. 2. 9. 96. 300 Mk. 6,60 Mk. 55 Pfg. Stuttgart. — 1148 Kohler, Otto, Eisenb.-Anwärter. 25. 8. 78. 2. 9. 96. 300 Mk. 5,80 Mk. 49 Pfg. Ravensburg. — 1138 Mader, Eugen, Telegr.-Anwärter. 25. 8. 68. 7. 6. 96. 300 Mk. 7 Mk. 59 Pfg. Stuttgart. — 1141 Rebstein, Fz. Jos., Eisenbahn-Sekretär. 9. 4. 65. 15. 7. 96. 300 Mk. 8.40 Mk. 70 Pfg. Ravensburg. — 1129, Siegle, Friedrich, Eisenb.-Praktikant. 17. 11. 76. 1. 5. 96. 300 Mk. 5,80 Mk. 49 Pfg. Crailsheim. — 1132 Schaudt, Adolf, Eisenbahn-Praktikant. 21. 9. 77. 20. 5. 96. 100 Mk. 3,60 Mk. 25 Pfg. Ulm. — 1136 Simon, Eugen, Eisenbahn-Praktikant. 17. 4. 77. 20. 5. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Backnang. — 1140 Schwaibold, Richard, Eisenb.-Anwärter. 14 4. 76. 3. 7. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Cannstatt. — 1139 Stitz, Friedrich, Eisenbahn-Praktikant. 2. 5. 73. 27. 6. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Cannstatt. — 1143 Vögele, Theophil, Eisenbahn-Praktikant. 13. 5. 70. 6. 8. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Sigmaringen. — 1142 Walter, August, Eisenbahn-Gehilfe. 25. 2. 76. 1. 8. 96. 100 Mk. 3 Mk. 25 Pfg. Stuttgart. — Außerdem 20 Pfg. monatlich als außerordentlichen Beitrag. — Abgang: 899 Angele, Wilhelm, Eisenbahn-Praktikant, Ravensburg. — Bosch, Friedrich, Expedient, Eckartshausen †. — 687 Eble, Max, Eisenbahn-Ref., Stuttgart. — 716 Ernst, Josef, Eisenb.-Prakt., Zuffenhausen. — 699 Grünenwald, Aug., Telegraphist, Tübingen. — 852 Gollmer, Hugo, Post-Assist., Stuttgart. — 948 Holzmann, Otto, Eisenbahn-Gehilfe, Eßlingen. — 739 Hämerle, Eugen, Post-Praktikant, Stuttgart. — 580 Herold, Alfred, Eisenb.-Praktikant, Ravensburg. — 1000 Hony, Heinrich, Maschinen-Techniker, Ulm. — 839 Kühleisen, Gottlob, Eisenb.-Ref., Cannstatt. — 884 Merz, Karl, Eisenbahn-Gehilfe, Ludwigsburg. — 1025 Rothenhäusler, Wilhelm, Eisenb.-Anwärter, Heilbronn. — 983 Rothmund, Emil, Eisenbahn-Anwärter, Betzingen. — 1076 Schmitz, Franz, Eisenbahn-Anwärter, Schussenried. — 525 Schneider, Konstantin, Eisenb.-Praktikant, Stuttgart †. — 466 Siegel, Karl Wilh., Eisenbahn-Sekretär, Eßlingen. — 785 Stifel, Max, Eisenb.-Praktikant, Hechingen. — 80 Wahl, Eugen, Eisenbahn-Anwärter, Schwenningen. — 245 Wirth, Georg, Stations-Meister, Neckarthailfingen. — 596 Pfarr, Georg, Stations-Vorst. a. D., Herrlingen.

Stuttgart, 12. Sept. 1896. **Für den Landesvorstand:** Fraenkel.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Aufruf!

Einem langjährigen, vielseits geäußerten Wunsche entsprechend, soll im Monat Oktober l. J. auf dem klassischen Boden der Mühlau in Mannheim eine **Zusammenkunft aller Eisenbahnbeamten stattfinden**, die jemals an der Hochschule des badischen Eisenbahnwesens, der Gr. Güterverwaltung Mannheim, studiert haben. Zweck der Vereinigung: Eingehende Besichtigung der neuen, erweiterten Hafen- und Bahnanlagen, Silospeicher u. s. w., für jeden Flügelradler belehrend und angenehm, sowie Auffrischung alter Erinnerungen an die schöne Zeit auf dem lieblichen Eilande.

Zur Gewinnung eines Ueberblickes über die voraussichtliche Zahl der Theilnehmer und rechtzeitigen Anordnung der erforderlichen Maßnahmen — Dampferfahrt, Gutjahr — wird um baldgefl. Anmeldung bei dem Unterzeichneten gebeten.

Karlsruhe, am Sedantage.

Betriebssekretär Haefner, I. Vorsitzender.

Bezirk Basel.

Sonntag, den 27. September unternimmt der Verein einen **Familien-Ausflug** ins Kanderthal. Abfahrt in Basel Mittags 12.20 mit Lokalzug VIII, ab Haltingen mit Nebenbahn bis Hammerstein. Von hier prächtiger Spaziergang entlang der Kander durch schattigen Waldweg nach der romantischen Wolfsschlucht. Ankunft in Kandern gegen 4 Uhr, woselbst im Gasthaus zur Krone in den uns zur Verfügung stehenden Sälen gemüthliches Zusammensein und gemeinschaftliches Nachtessen stattfindet. Rückfahrt Abends 8 Uhr 40.

Unsere Mitglieder ersuchen wir um recht zahlreiche Betheiligung mit ihren Angehörigen. Die Herren Kollegen aus den Nachbarbezirken sind bestens willkommen.

Basel, den 7. September 1896. **Der Vorstand.**

Zur gef. Beachtung.

Um die Auslieferung der auf den Listen bestellten Kalender, des Taschenbuches

Deutscher Eisenbahn-Kalender

und des Familien-Almanachs

Deutscher Flügelrad-Kalender

für 1897

baldigst besorgen zu können, bitten wir höflichst um gef. **Beschleunigung des Umlaufes,** bez. Weitergabe der bereits an die Herren Vertrauensmänner zurückgekommenen Einzeichnungslisten. Weitere Rundschreiben mit Listen stehen zur gef. Verfügung.

Leipzig. Hochachtungsvoll

Der Verlag.

Digitized by Google

Nr. 39. XII. Jahrg.

OCT 14 1896 LIBRARY

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Gr. Badisch. Staats-Eisenb.-Beamten, sowie des Eisenb.-Beamten-Vereins Darmstadt.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich; 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Berlin. **Leipzig, den 24. September 1896.** **München.**

☞ Mit vorliegender Nummer schließt das III. Quartal des 12. Jahrganges unserer **Deutschen Verkehrs-Blätter.** Um die Auflage rechtzeitig bestimmen zu können, bitten wir, Bestellungen auf das nächste Quartal gefl. recht bald zu erneuern. Bei der Post nach dem 1. Oktober aufgegebene Bestellungen erfordern 10 Pfg. Zuschlag.

Gleichzeitig machen wir höflichst auf die beiden soeben erschienenen Kalender, **Deutscher Eisenbahn-Kalender** (Taschenbuch) und **Deutscher Flügelrad-Kalender** für 1897 aufmerksam und bitten, noch ausstehende Bestell-Listen gef. baldigst einsenden zu wollen.

Leipzig, den 24. September 1896. Der Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels.

Die schwere Noth des Mangels an Güterwagen, von der die Eisenbahnverwaltungen weit und breit periodisch heimgesucht werden, ist von berufener und unberufener Seite schon so oft Gegenstand der Besprechung in den Fach- und öffentlichen Tagesblättern gewesen, daß man meinen sollte, dieses Thema sei im Rahmen der Erörterungen bereits so ausgiebig behandelt, daß neue Gesichtspunkte kaum noch vorgebracht werden könnten und die Sache nun auf dem Standpunkt angelangt wäre, wo auf Grund des Ergebnisses der Verhandlungen die praktische Ausführung zu beginnen hat. Sieht man sich nun nach den Maßnahmen um, die zur Abhülfe der Wagennoth getroffen worden sind, so begegnet man in der Hauptsache einer Vergrößerung des Wagenparks, während im Uebrigen so ziemlich alles beim Alten geblieben zu sein scheint. Diese Art der Nutzanwendung der gepflogenen Erörterungen erscheint um deswillen auffällig, weil alle die fachmännischen Stimmen, welche sich über diesen Gegenstand in der Fachpresse hören ließen, nicht der Vermehrung der Wagen, sondern durchgreifenden Reformen in den betrieblichen Einrichtungen als dem Mittel zur Beseitigung der Wagennoth das Wort redeten. In Allem, was darüber öffentlich geschrieben wurde, findet man fast einstimmig die Ansicht vertreten, daß nicht ein Zuwenig, sondern eher ein Zuviel an Güterwagen vorhanden sei, eine Ansicht, die übrigens ihre Begründung in den statistischen Nachweisen über die Ausnützung der Güterwagen findet.

Es dürfte hier am Platze sein, uns einige Stimmen aus der Fachpresse, die diesen Gegenstand in vortrefflicher Weise behandelt haben, ins Gedächtniß zurück zu rufen. Zunächst gedenken wir der Schrift des Ingenieurs Anton Bauer, Inspektor der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, betitelt: „Ursachen der periodischen Wagennoth und Mittel zu ihrer Behebung", vergl. „Oesterr. E.-Ztg" Nr. 14, Jahrg. 1894. Es hieße den Rahmen dieses Aufsatzes weit überschreiten, wollten wir auf die Einzelheiten jener vortrefflichen Ausführungen, denen man es sofort anmerkt, daß sie dem Boden des praktischen Betriebsdienstes entwachsen sind, eingehen, wir müssen uns vielmehr auf die Schlußfolgerung, zu welcher der Verfasser gelangt, beschränken. Diese lautet: „Wir haben zu zeigen versucht, daß die Ursachen der periodischen Wagennoth in einem Komplexe wirthschaftlicher und verkehrspolitischer Erscheinungen liegen, deren gänzliche und dauernde Beseitigung wohl gegenwärtig nur angestrebt, aber nicht vollständig erreicht werden kann. Dagegen haben wir auch den Nachweis zu erbringen uns bemüht, daß durch die Anwendung einer Reihe von Maßnahmen und durch das einträchtige Zusammenwirken der Bahnen mit dem verfrachtenden Publikum eine erfolgreiche Herabminderung und zeitweise vollständige Bekämpfung der periodischen, jährlich auftretenden Wagennoth unter normalen Verhältnissen thunlich wäre. Zu diesen Maßnahmen gehören:

1. Die Vermehrung des Wagenparks unter Vermeidung eines die Tarifbildung ungünstig beeinflussenden Uebermaßes.

2. Aenderung der Betriebsweise während des starken Verkehres:
   a) durch Einlegung kurzer Güterzüge und geringere Ausnützung der Stückgut-Wagen;
   b) durch Beschleunigung der Transito-Güterzüge;
   c) durch thunliche Vermeidung des langen Stehenlassens der Güterwagen.

3. Tarifarische, bahnseitige und behördliche Maßnahmen:
   a) zur Regelung und Vertheilung der großen Massentrans-

Digitized by Google

porte, insbesondere der Kohle, auf einen längeren Zeitraum im Jahre;

b) behufs thunlicher Durchführung aller Regie- und Bahntransporte während der Zeit des schwachen Verkehrs.

4. Bau von Güterwagen mit erhöhtem Ladegewicht und Umbau der bestehenden Wagen unter Berücksichtigung der Freizügigkeit derselben.

5. Verminderung der Anzahl der Wagentypen.

6. Umbau der Rangir- und Frachtenbahnhöfe.

7. Verbesserung und Erweiterung der Industriegleise oder der betreffenden Abzweigestationen.

8. Verbesserung der Be- und Entlademanipulation für Massengüter.

9. Reorganisirung der Leihwagen-Gesellschaften und Einführung der direkten Anmiethung durch das verfrachtende Publikum.

Die Durchführung des vorstehenden Programms, welches so viele Gebiete des Eisenbahnwesens berührt, müßte nebst der Herabminderung und zeitweisen Beseitigung der periodischen Wagennoth auch wesentlich dazu beitragen, die allgemeinen Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen in einem bedeutenden Maße zu verbessern, dem Verkehrswesen neue Impulse zu verleihen und eine Aera des Fortschrittes in der Gesammtheit des Eisenbahnwesens zu inauguriren."

In einem in Nr. 6 der „Ztg. d. V. D. E.-V." Jahrg. 1894 erschienenen Aufsatz: „Der Güterwagenpark der Preußischen Staatsbahnen und seine Leistungen in den Jahren 1880/81 bis 1891/92", dem statistische Tabellen über den jeweiligen Bestand und die Leistungen der Wagen beigegeben sind, ist mit Bezug auf den zu Tage tretenden Wagenmangel die Aufmerksamkeit auf das Heranwachsen der Bahnen untergeordneter Bedeutung gelenkt und gesagt, „daß dem Verhältniß zwischen Hauptbahnen und Nebenbahnen bisher noch viel zu wenig Rechnung getragen ist. Und doch sei dieser Punkt für die Leistungen des Wagenparks von tiefeinschneidender Bedeutung. Durch das Anwachsen der Nebenbahnen bis zu 26, 28 % sei der Wagenumlauf ein ganz anderer geworden. Wenn auch mit dem Bau von Nebenbahnen eine entsprechende Vermehrung des Wagenparks stattgefunden habe, so ist doch vielleicht nicht hinreichend darauf Rücksicht genommen worden, daß nicht allein die vermehrte Betriebslänge hierbei in Frage kommt, sondern daß ein mit dem Betriebe auf den Nebenbahnen zusammenhängender Faktor, die Zeit, mitspreche."

Kurz gesagt: der Aufenthalt der Wagen auf den Nebenbahnen ist ein viel zu langer.

Ferner ist in dieser Schrift hervorgehoben, „wie auch auf den Hauptbahnen die Frachten viel zu lange unterwegs sind. Wenn auf Hauptbahnstrecken die Fahrtdauer bis zu 45 % auf die Stationsaufenthalte entfällt, ein Verhältniß, das selbst bei Leerzügen nicht wesentlich günstiger liegt, so muß man sich fragen, ob hierin nicht eine Aenderung zum Besseren möglich sein sollte."

Schließlich redet der Verfasser in Rücksicht auf das volkswirthschaftliche Interesse und die bessere Ausnützung des Wagenparks der größeren Beschleunigung des Güterzugverkehrs das Wort.

Anschließend an diesen Aufsatz wird in Nr. 10 der „Ztg. d. V. D. E.-V." Jahrg. 1894 in einem „Zur Frage des Wagenmangels" überschriebenen Artikel auf Grund statistischer Daten nachgewiesen, wie im Jahre 1891/92 ein preußischer Staatsbahngüterwagen durchschnittlich nur eine Benutzungszeit von 108 Tagen erfahren hat, also 257 Tage unbenutzt war. Der Verfasser knüpft daran folgende Bemerkung: „Wenn man es nicht wüßte, so würde man es nicht glauben, daß alljährlich empfindlicher Wagenmangel eintritt. Vorschläge zur Abhilfe sind so oft und so zahlreich gemacht, daß trotz der neuesten Preisausschreibung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten kaum noch neue Mittel werden empfohlen werden können. Man wird sich darauf beschränken müssen, einzelne der auf den Konferenzen des Preußischen Staatsbahn-Wagenverbandes vereinbarten Maßregeln energischer durchzuführen und die betreffenden Vorschriften fortwährend zu verbessern und den örtlichen Verhältnissen anzupassen. Von der telegraphischen Vormeldung der Wagen an die Bestimmungsstationen, welche zweckmäßig von den Packmeistern und Zugführern bewirkt werden, scheint noch nicht genügend Gebrauch gemacht zu werden. Diese Maßregel sei sehr leicht durchführbar und ungemein wichtig, namentlich wenn es sich um Empfänger handelt, welche weit entfernt von den Stationen wohnen."

Sodann hält der Verfasser die richtige Aufstellung der Güterzugsfahrpläne von der allergrößten Bedeutung und empfiehlt, daß die Güterzüge, wo es irgend angängig, während der Nacht gefahren werden, so daß die Wagen bei Nacht laufen und am Tage zur Be- und Entladung bereit stehen.

Schließlich spricht er sich dafür aus, daß eine Vermehrung des Wagenparks erst in letzter Linie in Frage kommen dürfte, weil es unwirthschaftlich wäre, ein Kapital, das schlecht ausgenützt wird, noch weiter zu vergrößern.

In einer Abhandlung „Ursache des periodischen Wagenmangels" von Franz Mähling, Assistent der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, welche als die zweitbeste der auf das bereits erwähnte Preisausschreiben des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten eingegangenen Arbeiten befunden wurde (s. Oesterr. Eisenb.-Ztg. Nr. 35, Jahrg. 1894) wird u. A. ausgeführt, daß bei dem immer wiederkehrenden Wagenmangel es allerdings scheinen will, als ob ein „Zuwenig" an Wagenmaterial vorhanden sei, indessen lassen die angestellten Berechnungen über die durchschnittliche Ausnützung der vorhandenen Transportmittel, die, ungerechnet die Leerläufe, ein absolutes Unbenütztsein der Wagen von 100 und mehr Tagen im Jahre ergeben haben, mindestens ein „Genug" vermuthen. Darnach erscheine es ihm unökonomisch, das in dem Wagenpark steckende Anlagekapital, welches sich ohnehin schlecht verzinst, noch zu vergrößern. Nach dem Ergebniß jener Berechnung dürfe seiner Ansicht nach mit vieler Wahrscheinlichkeit darauf geschlossen werden, daß der periodisch eintretende Wagenmangel nicht so sehr von der ungenügenden Zahl, als von der, den modernen Verhältnissen vielfach nicht entsprechenden Verkehrseinrichtung abhinge, daß jedoch zu mindest in dieser Beziehung Vieles verbessert werden könnte. Daß bei der Aufstellung der Fahrpläne mehr als bisher auf Nachtfahrten, und zwar mit größerer Beschleunigung Rücksicht genommen werden möchte, erscheint dem Verfasser nothwendig. Dies lasse sich um so leichter durchführen, als bei Nacht weniger Rücksicht auf den Personenverkehr zu nehmen sei, als bei Tage.

Ferner redet der Verfasser das Wort einer gesunden, von keinerlei Einzelinteressen beeinflußten zentralen Wagenleitung sowie der Ausstattung der Wagen mit höherer Tragfähigkeit. Auch schwebt ihm das Ziel einer „einheitlichen Transportregelung des ganzen großen Verkehrsgebiets, dessen Grenzen rechtlich durch das internationale Uebereinkommen gezogen sind" vor.

Eine andere Stimme spricht sich in Nr. 36 der Oesterr. E.-Ztg. Jahrg. 1895 zur Frage des Wagenmangels dahin aus, daß, weil in der Verwendung der Wagen regulativmäßig noch immer gewisse Beschränkungen bestehen, die eine Herabminderung der Leerläufe nicht zulassen, das Wagenregulativ eine Abänderung erfahren müßte, die zweckmäßig so zu gestalten wäre, daß die Leerläufe auf das geringste Maß herabgedrückt würden. Um dies zu erreichen, wird der Naturalausgleich zwischen den Verwaltungen vorgeschlagen.

In einem Aufsatz, betitelt: „Vorschläge zur Abhilfe des Wagenmangels" in Nr. 46 der Deutschen Verkehrs-Blätter, Jahrgang 1895, hielt der Verfasser den heutigen Wagenpark zur Bewältigung des Güterverkehrs für ausreichend, wenn Mittel und Wege gefunden werden, ihn nach jeder Seite hin vollständig auszunützen. Seine Vorschläge gipfeln darin, Vorrichtungen zu treffen, durch welche es sich ermöglichen läßt, gewisse Massengüter schnell zu entladen, und zwar soll die Entladung durch Stationsarbeiter bewirkt werden. Weiter findet er es vortheilhaft, wenn für die Beförderung der leeren Wagen besondere Züge eingelegt, dagegen mit den zur Zeit vorhandenen Güterzügen nur beladene Wagen befördert würden, um auf diese Weise einen schnelleren Austausch der Wagen zu erzielen, ein Verfahren, das noch durch schnelleres Fahren der Güterzüge zu unterstützen wäre.

Schließlich sei noch eines Ausspruchs einer anerkannten Kapazität auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens, des weithin bekannten Herrn Verkehrs-Oberinspektors Trommer, gedacht, der also lautet:

Digitized by Google

„An eine Wagenvermehrung sollte grundsätzlich nicht gedacht werden, bevor nicht erwiesen ist, daß bei ausreichenden für die besonderen Zwecke von einander unabhängigen Gleisanlagen der Fahrstrecke wie der Bahnhöfe, bei erschöpfend durchgearbeiteten Fahrplänen, bei vorzüglich angelegten und ausgestatteten Lade- und Entladestellen die höchste Nutzleistung des Wagens erreicht ist und dennoch nicht soviel Wagen zur Beladung gestellt werden können, als gleichzeitig entladen werden, ohne den Bedarf zu decken, kurz, daß nicht die noch so laute Forderung der Versender, sondern die Aufnahmefähigkeit der Empfangsstationen, die Aufnahmewilligkeit der Empfänger entscheidend in der Sache ist."

Herr Trommer sieht in der Ueberzahl von Wagen ein Hemmniß im Betriebe. Eisenbahnwagen — meint er — sollen keine Speicher- und Lagerplätze sein, darum ist er für Verkürzung der Entladefristen, soweit es sich um Rohstoffe, wie Kohlen, Erze, Erden, Steine u. s. w., ferner um Getreide, Rüben, Kartoffeln u. a. m. handelt. Zu dem Zwecke empfiehlt er Sturzbühnen, deren Unterraum nach Wagenlängen in Abschnitte getheilt ist. Die vielen Leerfahrten bezeichnet er als außerordentlich erhebliche Verlustzahlen, die mit der mangelnden Disposition über verfügbare Wagen und mit der Menge und Länge der nur in einer Richtung auszuführenden Nutzfahrten wachsen.

Soweit man auch den Kreis der Stimmen vom Fach über diesen Gegenstand ziehen mag, immer begegnet man Uebereinstimmung in mehreren Kernpunkten. Geradezu überraschend wirkt die Gleichheit der Meinungen in der Frage der Vergrößerung des Wagenparks, Niemand erkennt eine solche Maßnahme als nothwendig an; nur etwa als Nothbehelf wird hie und da eine mäßige Vermehrung der Wagen angedeutet. Dagegen ist man allseitig der Ansicht, daß der Wagenpark ausreicht, und zwar auch unter den periodisch wiederkehrenden erhöhten Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit, wenn andere Betriebseinrichtungen geschaffen werden. Als solche werden in der Hauptsache bezeichnet:

1. Schnellerer Wagenumlauf
   a) durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge;
   b) durch größere Inanspruchnahme der Nachtzeit für den Verkehr dieser Züge;
   c) durch Vermeidung des langen Aufenthaltes der Wagen auf den Stationen, demgemäß zweckentsprechendere Einrichtungen im Güterzugsverkehre, insbesondere rücksichtlich der Nebenbahnen;
   d) durch Verkürzung der Uebergangszeit auf den Uebergangs- bezw. Rangirstationen;
   e) durch Verbesserung des Fahrplanes für Güterzüge überhaupt.
2. Verminderung des übermäßigen Leerlaufs.
3. Verbesserung der Be- und Entlademanipulation für Massengüter, um die Be- und Entladefristen abkürzen zu können.
4. Erhöhung des Ladegewichtes der Wagen.

Bei Behandlung dieser Fragen ist man bisher mehr der theoretischen Richtung gefolgt; es dürfte nun aber am Platze sein, sie einmal von der Seite der praktischen Durchführung ins Auge zu fassen.

Was zunächst die Erhöhung der Zugsgeschwindigkeit anlangt, so bedingt der schnellere Wagenumlauf nicht so sehr diese, als die genügende Anzahl von Lokomotiven und das hierzu nöthige Personal, denn wenn Mangel an Lokomotiven oder zugehörigem Personal vorhanden ist, dann hat die größere Beschleunigung der Güterzüge im Allgemeinen eher einen Nachtheil für den Wagenumlauf im Gefolge, weil die Belastungsziffer eines Zuges in dem Maße zurückgeht, als die Fahrgeschwindigkeit wächst. Es würden sich dann also die Fälle, in denen Wagen wegen voller Zugbelastung auf den Stationen zurückbleiben müssen, nur noch mehren. Diesen Nachtheil aber würde der verhältnißmäßig geringe Vortheil einer um vielleicht 10 Kilometer in der Stunde erhöhten Fahrgeschwindigkeit nicht aufwiegen, zudem würde als unausbleibliche Folge der größeren Fahrgeschwindigkeit eine ziemliche Vermehrung der Lokomotiven eintreten müssen; denn wenn schon jetzt bei der geringeren Fahrgeschwindigkeit Wagen wegen unzureichender Lokomotivkräfte nicht die gewünschte Aufnahme in die Züge finden, was sollte dann erst werden, wenn die Züge noch weniger Belastung aufnehmen könnten?*) Einer bedingungslosen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge wäre daher schon in Rücksicht auf eine rationelle Ausnützung der Maschinenkräfte in Ansehung solch zweifelhaften Vortheils nicht beizustimmen. Nur in den Fällen, wo es sich um Thalfahrten auf geneigten Strecken handelt, also eine größere Inanspruchnahme der Lokomotivkräfte nicht in Frage kommt, dürfte sich eine größere Fahrgeschwindigkeit, soweit es die Rücksichten auf die Betriebssicherheit gestatten, empfehlen. Man vermag eigentlich den Grund nicht recht einzusehen, weßhalb die Güterzugsfahrpläne für Berg- und Thalfahrten gleiche Fahrgeschwindigkeiten aufweisen und die Wirkung der Schwerkraft des Zuges nach dem Gesetze fallender Körper auf Thalfahrten nicht besser ausgenutzt wird. Dies mag seinen Grund in der Besetzung der Bremsen haben; aber sollte einem derartigen Widerstande nicht ohne besondere Schwierigkeiten zu begegnen sein? Die Schwierigkeit liegt auf jeden Fall in dem Mangel an Bremswagen, denn je schneller ein Zug fährt, je mehr wächst die Zahl der erforderlichen Bremsen. Wie häufig kommt es auf geneigten Strecken nicht vor, daß die zum Abgang bereit stehenden Wagen lediglich wegen Bremsenmangels zurückbleiben müssen. Nicht nur, daß dieser Umstand den Wagenumlauf mit verlangsamen hilft, es haftet ihm auch noch das Ueble an, daß die zurückbleibenden Wagen den Platz, der nun wieder für andere Wagen u. s. w. gebraucht wird, vertreten und mit ihnen von neuem Rangirbewegungen ausgeführt werden müssen. Was nützt in solchen Fällen eine große, leistungsfähige Lokomotive, was nützt große Fahrgeschwindigkeit, wenn die Züge mit halber oder noch geringerer Belastung die Strecke durchfahren und die Güter auf den Stationen zurückbleiben müssen, bis ein Zug ankommt, der die erforderlichen Bremswagen führt. Welche Schwierigkeiten es oft hat, die Güter bei Bremsenmangel fortzubringen, davon wissen besonders jene Uebergangsstationen ein Lied zu singen, welche Züge auf Gefällstrecken abzufertigen haben. Von der praktischen Seite genommen, erscheint es übrigens etwas sonderbar, daß die „Betriebsordnung für Gefällstrecken" für die Bergfahrt die gleiche Bremsenbesetzung wie für die Thalfahrt vorschreibt. Wenn schon oft bei der Thalfahrt Wagen wegen ungenügender Bremsenzahl zurückbleiben müssen, so ließe sich dies doch bei der Bergfahrt vermeiden, wenn die Bremsapparate hierfür niedriger bemessen sein könnten. Dies erscheint insofern unbedenklich, als bei der Bergfahrt die Wirkung einer Bremse, wenn es gilt, den Zug zum Stehen zu bringen, ungleich größer ist, als bei der Thalfahrt, und dem Einwand gegenüber, daß beim etwaigen Zerreissen des Zuges — ein übrigens höchst seltenes Vorkommniß — die Bergfahrt gefährdet sein würde, wenn die Bremsenzahl nicht dem Gefälle entsprechend bemessen wäre, ist hervorzuheben, daß sich in einem längeren Güterzuge die Bremsen selten gleichmäßig vertheilen lassen. Wenn also das Bremsenverhältniß dahin bestimmt ist, daß auf jeden fünften Wagen eine Bremse entfallen soll, so läßt sich dies in praxi nicht in der Weise ausführen, daß der Reihe nach jeder fünfte Wagen eine Bremse hat, sondern es laufen vielleicht 8—10 Wagen ohne Bremse unmittelbar hintereinander, dann aber erscheinen gleich zwei Bremswagen nebeneinander. Daraus geht hervor, daß für den Fall des Zerreissens eines Zuges jener Bremsvorschrift kein praktischer Werth beigemessen werden kann, denn es kann vorkommen, daß gerade in dem abgerissenen Zugtheil das Bremsverhältniß ein sehr ungenügendes ist.

*) Ein Nutzen wäre dann vorhanden, wenn es durchführbar sein könnte, kürzere Züge mit größerer Fahrgeschwindigkeit in kleineren Zeitzwischenräumen verkehren zu lassen. Darin wäre allerdings das Ideal der Güterzugbeförderung zu erblicken, besonders wenn dazu durchgehende Bremsen und seitliche Kuppelungen eingeführt würden.
D. Schriftl.

Zur Frage der Heranbildung eines tüchtigen Eisenbahn-Beamtenstandes.

(Aus Württemberg.) [Schluß.]

Liest man die in voriger Nummer abgedruckten Bestimmungen über die Eisenbahndienstprüfungen, so sollte man meinen, daß im württembergischen Eisenbahnbeamtenstand der Doktortitel eine

Digitized by Google

häufige Erscheinung sei. Dem ist aber leider nicht so. Seit die Prüfungsverordnung ins Leben getreten ist, sind nunmehr zwölf Jahre verflossen, ein Zeitraum, welcher ein sicheres Urtheil über die Wirkungen derselben zuläßt. Wenn man nun offenen Auges seines Weges geht, so kann man die Wahrnehmung machen, daß die großen Hoffnungen, die seinerzeit auf unsern Nachwuchs gesetzt worden sind, im Allgemeinen nicht in Erfüllung gegangen sind. Welches sind die Ursachen? An ungenügender Vorbildung, mit der der junge Mann in seinen zukünftigen Beruf übertritt, kann es nicht liegen. Wenn auch gesagt werden darf, daß die humanistischen Lehranstalten sich für unsern Beruf weniger eignen, als die realistischen, daß ferner bei der Ausstellung des Qualifikations-Zeugnisses für den einjährig-freiwilligen Militärdienst von einzelnen Anstalten zu wenig streng verfahren wird, so ist andrerseits zu betonen, daß der Verwaltung ein großes Material zur Verfügung steht, aus dem sie das Beste für ihre Zwecke auswählen kann.

Die Hauptursache der getäuschten Erwartungen ist nach der Ansicht des Einsenders darin zu suchen, daß unsern jungen Beamten eine eigentliche, gründliche Lehrzeit abgeht. Auch hier trifft es eben zu, daß der Wille des Gesetzgebers zwar gut ist, daß es aber an der richtigen Ausführung fehlt. Dabei ist immer zu berücksichtigen, daß der Eisenbahnberuf vermöge seiner Eigenartigkeit ein besonders günstiger Nährboden für verschiedene Giftpflanzen ist.

Der Anwärter, Praktikant, wird, wie wir gesehen haben, der von ihm gewünschten Eisenbahnstelle zugetheilt. Es giebt nun bei uns, wie überall, Vorstände, die froh sind, wenn an sie selbst keine allzugroßen Anforderungen gestellt werden. Viele haben überhaupt keine Neigung und Lust, sich mit den jungen Leuten abzugeben; in den meisten Fällen aber sind die Vorstände durch ihre sonstigen Berufspflichten so sehr in Anspruch genommen, daß es ihnen eben auch bei bestem Willen unmöglich ist, die Ausbildung der Beamten in der richtigen Weise zu leiten und zu beaufsichtigen. Während der Verkehr mit jedem Jahre größer wird, bleibt das Personal spärlich bemessen. Die älteren Bureau-Kollegen geben sich Mühe, dem Anwärter möglichst rasch die nöthigen Handgriffe beizubringen; sobald dies der Fall, oft schon nach Wochen, betrachtet man ihn als Hilfe und verlangt selbstständige Arbeit von ihm. Man kann dies als etwas Selbstverständliches ganz offen aussprechen hören. Dazu kommt dann der Umstand, daß es immer pressirt, es wird weniger auf die Qualität als auf die Quantität der Arbeit gesehen. Man muß fertig werden und daher viel und rasch arbeiten. Der Lehrling gewöhnt sich auf diese Weise schon von Anfang an eine große Oberflächlichkeit und Unpünktlichkeit an, Eigenschaften, die wie alle üblen Gewohnheiten im späteren Alter sich in den wenigsten Fällen wieder ablegen lassen. Dies giebt dann die vielen mittelmäßigen Beamten, die nie fertig werden, weil sie einen Theil ihrer Zeit zur Erledigung von Ausstellungen verwenden müssen und denen über ihrem Schreibpult fortgesetzt ein Damoklesschwert in Gestalt von Verantwortungen und Ordnungsstrafen hängt. Solche mißliche Umstände werden aber auch die Charaktereigenschaften der Betreffenden nicht günstig beeinflussen, denn ein solcher Beamter wird z. B. nie in der Lage sein, einem Vorgesetzten gegenüber innerhalb der erlaubten Grenze eine selbstständige Ansicht zu vertreten.

Man pflegt von Seiten unserer Fachbeamten mitunter geringschätzig über die sogenannten „Schreiber" zu urtheilen. Und doch, wie gut wäre es, wenn durchgehends nur ein Theil der Genauigkeit, mit der man in den Schreibstuben der Notare u. s. w. arbeitet, bei den Stellen unseres äußeren Dienstes vorhanden wäre! Wo ist Pünktlichkeit nothwendiger, als in jedem Zweig des Eisenbahnberufs? Die Beamten des mittleren Dienstes werden zur Ausbildung einer Betriebsinspektion oder Bahnhofverwaltung 1. Klasse zugetheilt. Aber gerade die großen Stationen, die Betriebsinspektionen sind m. E. am allerungeeignetsten für diesen Zweck. Die Ausbildung erfolgt möglichst einseitig. Seinen Vorstand sieht der Praktikant oft Tage lang nicht. Er wird viel zu früh sich selbst überlassen. Dazu kommen die mannigfachen Versuchungen, die in den größeren Städten an den 17jährigen jungen Mann, der eben noch unter strenger Schulaufsicht gestanden, herantreten. Obenan steht das Wirthshaus mit seinen Folgen, und wo dieses die erste Stelle einnimmt, werden Ideale, die Begeisterung für das Gute und Schöne bald verschwinden.

Der Mangel einer eigentlichen Lehrzeit zeigt sich nicht bloß bei dem niederen und mittleren, sondern auch bei dem höheren Dienst; bei diesem umsomehr, als diese Beamten berufen sind, später in höhere, verantwortungsvolle Aemter einzurücken. Insbesondere ist es die Ausbildung der Referendare 2. Klasse, bezüglich welcher eine Bemerkung nicht unterdrückt werden kann. Nach der betr. Verfügung hat sich der Referendar 2. Klasse während des 10monatlichen Vorbereitungsdienstes bei der Generaldirektion mit den Geschäftsformen und dem Geschäftsgang bei dieser Behörde bekannt zu machen; er ist im Sekretariats-, Registratur- und Rechnungsdienst zu verwenden u. s. w. Wenn man nun sieht, wie die meisten von ihnen einen großen Theil dieser Zeit zubringen und wie wenig sich einzelne Bureau-Vorstände um sie kümmern, so wird der Verdacht nicht ungerechtfertigt sein, daß sie an dem Rüstzeug des hier erworbenen Wissens nicht allzu schwer zu tragen haben. Auch scheint es mir, daß dem Titel „Referendär" vielfach eine zu große Wichtigkeit beigemessen wird, ein Umstand, der geeignet ist, dem ohnedies manchmal stark ausgeprägten Selbstbewußtsein noch Vorschub zu leisten. Der Referendar 2. Klasse unterscheidet sich m. W. von dem Gehilfen, Praktikanten, nur durch seine bessere Schulbildung; diese giebt ihm keine größeren Rechte, wohl aber legt sie ihm größere Pflichten auf. —

Von Dem, der kritisirt, wird verlangt, daß er auch die Mittel und Wege zur Abhilfe zeigt.

Schon Vieles könnte gebessert werden, wenn die gewissenhafte Ausführung der bestehenden Vorschriften durch die dazu berufenen Stellen — strenger überwacht würde. Anlaß dazu gäben die Amtsvisitationen, auch würde es sich lohnen, wenn Oberbeamte beauftragt wären, von Zeit zu Zeit nach den im Probedienst befindlichen Beamten zu sehen und sich durch kleine Prüfungen von den Fortschritten derselben zu überzeugen. Vor Allem sollten die Anwärter und Praktikanten nicht jeder beliebigen, sondern einzelnen, besonders dazu bestimmten (Lehr-) Stationen zugetheilt werden. Auf diesen selbst wären ausnahmsweise tüchtige und dazu befähigte Beamte mit der Leitung der Ausbildung zu beauftragen.

Der Unterrichtskurs, der alljährlich den Winter über auf die Dauer von etwa $3^1/_2$ Monaten für die Kandidaten des mittleren Dienstes*) abgehalten wird, könnte vervollkommnet werden. Wenn auch der Nutzen desselben dankbar anerkannt werden will, so darf doch gesagt werden, daß er seinen Zweck in der seitherigen Weise nicht vollständig erfüllt. Er diente bis jetzt, um es mit wenigen Worten auszudrücken, „zur Vorbereitung auf die Prüfung". Wenn er in eine Fachschule mit 5- oder 6monatlicher Dauer ausgebaut würde, dann wäre es möglich, in sämmtlichen Fächern gründlicher zu unterrichten; wenn ferner zwischen dem Unterrichtskurs und der Prüfung ein größerer Zeitraum liegen und wenn die Beurtheilung der Prüfungsarbeiten jedes Jahr gleich streng erfolgen würde, dann würde ohne Zweifel die erreichte Prüfungsnote einen zuverlässigeren Maßstab der vorhandenen Fachbildung und Kenntnisse gewähren.

Ein anderer wesentlicher Punkt, bezüglich dessen Wünsche zu äußern sind, ist die Art der Verwendung und Bezahlung. Nach der Ministerial-Verfügung kann der Anwärter, Praktikant schon während der Dienstprobezeit ausnahmsweise und vorübergehend auf kürzere Zeit gegen Taggeld verwendet werden.

„Nach Beendigung der Dienstprobezeit wird er nach Maßgabe seines Dienstalters und seiner Tüchtigkeit, soweit sich Gelegenheit bietet, gegen das regulativmäßige Taggeld verwendet. Er kann auch auf Ansuchen einer von ihm gewählten Eisenbahnbetriebsstelle zur freiwilligen Dienstleistung zugetheilt werden, in welchem Falle er nach Maßgabe seiner Befähigung und nach den Verhältnissen des Amts beschäftigt wird. Eine Belohnung hat er für solche Dienste, auch wenn er sie selbstständig unter eigener Verantwortung zu versehen hat, nicht zu beanspruchen. Nur wenn er den Dienst eines unentbehrlichen vollbeschäftigten Hilfsarbeiters namentlich bei Erkrankungen, Beurlaubungen von Be-

*) Nicht zu verwechseln mit den Studienkursen am Polytechnikum.

Digitized by Google

amten u. s. w. zu versehen hat, erhält er das regulativmäßige Taggeld."

Es kann hiernach vorkommen, und zu den strengeren Zeiten des Verkehrs, insbesondere im Herbst, wird es nicht zu den Seltenheiten gehören, daß ein Praktikant im Alter von 17 Jahren ein Taggeld von 3,20 Mk. erhält, 2 Jahre später ist er dagegen vielleicht ohne Verwendung. Es wäre nun doch wohl besser, wenn dem jungen Beamten von dem Tage an, an welchem seine Ausbildung als vollendet erklärt wird, Anspruch auf dauernde Verwendung und Bezahlung zugestanden würde, letztere in der Weise, daß er zunächst 2 Mk. pro Tag und so allmählich mit den Dienstjahren aufsteigend 2 Mk. 50 Pfg. u. s. w. erhalten würde, sodaß er bei seiner definitiven Anstellung als Expedient oder Assistent im Genusse eines täglichen Verdienstes von 3,50 Mk. bezw. 4 Mk. stände (seither 3,20 und 3,80 Mk.). Dieser Vorschlag würde ohne Zweifel von den Eltern der jungen Beamten am freudigsten begrüßt werden; denn gegen die seitherige unregelmäßige, im Anfang zu hohe Bezahlung lassen sich noch verschiedene schwerwiegende Bedenken geltend machen.

Auf die erwähnte eigenartige Erscheinung, die nur bei uns vorkommen wird, daß ein Beamter nach 2jähriger oder noch längerer Dienstzeit eines Tages außer Verwendung gesetzt und in seine Heimath entlassen wird, muß wiederholt hingewiesen werden. Auch dem älteren, erfahrenen Beamten fällt es schwer, sich bei den fortgesetzten Aenderungen von Dienstvorschriften und Neueinführung von solchen auf dem Laufenden zu erhalten. Daß nun eine wochenlange Unterbrechung des Dienstes und die event. Beschäftigung in einem anderen Berufe zur Vervollkommnung der Fachkenntnisse beiträgt, wird Niemand behaupten wollen. Das Gelernte wird vergessen, und von einer gründlichen Nachholung ist später bei der langen und anstrengenden Dienstdauer in den wenigsten Fällen die Rede.

— — — — —

Vielleicht haben vorstehende Ausführungen wenigstens die Wirkung, daß der eine oder andere der Vorstände, welchem junge Beamte anvertraut sind, sich seiner großen Verantwortlichkeit mehr bewußt wird. Dazu gehört aber, daß er nicht bloß einseitig den strengen Vorgesetzten zeigt, sondern daß er sich auch außerhalb des Bureaus um das Wohl und Wehe der Untergebenen (wie es z. B. bei der Deutschen Reichspost erfolgreich geschieht) bekümmert. Dazu bieten insbesondere auch unsere Vereine Gelegenheit. Dann ein anerkennendes oder mahnendes Wort zu rechter Zeit und am rechten Platz: der schwere Beruf könnte oft erleichtert, mancher in jugendlichem Leichtsinn begangene Fehler vermieden werden!

Noch eine größere Freude wäre es dem Einsender, wenn sich an seine Ausführungen eine Erörterung knüpfen und wenn ihm nachgewiesen würde, daß die angedeuteten Mängel nur in seiner Einbildung bestehen und daß bei uns auch in diesem Punkte alles auf's Beste bestellt ist.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Von der Bahnsteigsperre. Bei der Einführung der Bahnsteigsperre wurde, so schreibt die „Post reisender Kaufleute", hauptsächlich der Zweck verfolgt, durch Fernhaltung von Schau- und Begleitungslustigen vom Bahnsteige dem Bahnpersonal die Abfertigung der Züge zu erleichtern. Namentlich bei besonderen Gelegenheiten und dadurch gesteigerter Frequenz glaubte man die heilsamen Folgen der Sperre besonders verspüren zu dürfen. Nun wird berichtet, daß bei Ablassung eines Sonderzuges von Leipzig nach München mit etwa 800 Reisenden 750 Bahnsteigkarten verkauft worden sind und hierdurch den Bahnbeamten jede Disposition und Uebersicht entzogen wurde. Hierzu bemerkt der Einsender der fraglichen Mittheilung: Wenn die Sperre für das Personal einen Zweck haben soll, muß auch das Publikum ein Einsehen haben und die Bestrebungen unterstützen, wie dies von einsichtsvollen Reisenden bereits geschieht, oder es werden die Preise der Bahnsteigkarten bei solchen Gelegenheiten bedeutend erhöht werden müssen, um den Zutritt thunlichst zu beschränken.

Die Frachtsätze für Reisegepäck sind auf den deutschen Bahnen sehr verschieden. Preußen und Sachsen befördern auf ihren Eisenbahnen 25 kg pro Person frei außer dem Handgepäck, auf süddeutschen Bahnen wird dagegen gar kein Freigepäck gewährt.*) In Süddeutschland wird ein Satz von 35 Pfg. pro 10 kg und 1 km erhoben, in Preußen und Sachsen für das über 25 kg hinausgehende Gewicht 5 Pfg. Daß diese Verschiedenheiten für die Reisenden sehr unbequem sind, weiß jeder, der selbst in die Lage gekommen ist, die verschiedenen Systeme durchfahren zu müssen. Obwohl nun auch die Eisenbahnbehörden diese Mißstände anerkennen, haben darauf abzielende Vorschläge bisher doch nicht die gewünschte Berücksichtigung gefunden, weil sich die verschiedenen Verwaltungen noch nicht über eine einheitliche Taxe einigen konnten. (Uhland's V.-Z.)

Zollfreiheit für nicht zur Ablieferung gelangte Bahnsendungen. Die deutsche Handelskammer in Brüssel richtet ein Rundschreiben an die Handelskammern in Deutschland, worin sie mittheilt, daß ihre Bemühungen, Zollfreiheit für solche Bahnsendungen in Belgien durchzusetzen, die vom Auslande aus irgend welchen Gründen nicht zur Ablieferung kommen können und deshalb wieder an die Absender zurückgehen, ohne Erfolg gewesen seien. Das Finanzministerium habe dieses Gesuch abgelehnt, weil es sich nicht auf ein gleiches Verhalten in Deutschland stützen könne. Die Brüsseler deutsche Handelskammer legt somit den Handelskammern in Deutschland nahe, bei dem Reichsamte des Innern eine entsprechende Behandlung ausländischer Bahnsendungen zu erwirken.

Rückfahrkarten IV. Klasse sollen, wie verlautet, auf den preußischen Staatsbahnen demnächst eingeführt werden. Sie sollen für die Stationsverbindungen zur Ausgabe gelangen, die vorzugsweise an Markttagen oder bei sonstigen regelmäßig wiederkehrenden Anlässen einen besonders starken Hin- und Rückverkehr in der vierten Wagenklasse aufzuweisen haben. Eine Preisermäßigung findet nicht statt. Die Karten gelten zur Hin- und Rückfahrt nur am Lösungstage und kosten das Doppelte des tarifmäßigen Fahrpreises 4. Klasse. — Wenn diese Nachricht zutreffend ist, so weiß man nicht, was man mehr bewundern soll: die Ausdauer in dem Bestreben, das Fahrkartenwesen immer buntscheckiger zu machen und die Willkürlichkeit, mit der hierbei verfahren wird, oder die Geduld des Publikums, das an derartigen „Verbesserungen" auch nicht das geringste Interesse haben kann. Der „Wohlthat", nicht wie bisher zweimal an den Schalter treten zu müssen, steht eine entsprechende Erleichterung für den Schalter gegenüber. Dem betheiligten Publikum wird hingegen noch zugemuthet, daß es sich an den Lösungstag hält, wenn es seine Fahrkarte nicht verfallen sehen will. — Wir sind gespannt, wann endlich einmal der Tarif-Rattenkönig im Fahrkartenwesen aus dem Neste gehoben werden wird. —

Preußen. Uebertritt von Militärpersonen in den Lokomotivführerdienst. Nach dem Erlasse vom 16. Juni 1890 ist bei den für den Uebertritt in den Lokomotivführerdienst der der Staatseisenbahn-Verwaltung in Betracht kommenden Militärpersonen der Eisenbahn-Regimenter das Anwärterdienstalter zum Lokomotivführer in derselben Weise festzusetzen, wie bei den anderen Anwärtern desselben Dienstzweiges. Dies gilt auch für die Anwendung des Erlasses vom 30. März 1895. Demnach ist den betreffenden Militärpersonen, weil sie sich der Prüfung zum Lokomotivführer schon als Hülfsheizer unterziehen, ein Anwärterdienstalter zum Lokomotivführer von demjenigen Tage beizulegen, an welchem sie als etatsmäßige Lokomotivheizer angestellt worden wären, wenn sie im Dienste der Staatseisenbahn-Verwaltung ständen. (Erlaß d. Eisenbahnministers v. 14. Aug. d. J.)

— Ausbildung zum maschinentechnischen Kontrolleur. Durch den Erlaß vom 9. Januar 1890 sind die Königl. Eisenbahn-Direktionen ermächtigt worden, den zu Werkmeistern oder Werkstätten-Vorstehern in Aussicht genommenen Beamten während der vorgeschriebenen Ausbildung im Lokomotiv-Fahrdienst ihr Diensteinkommen unverkürzt zu belassen.

*) Der süddeutsche Tarif ist gleichwohl gerechter, denn 1. sind die Fahrpreise entsprechend billiger und 2. bezahlt den Gepäcktarif nur derjenige, der Gepäck mitzunehmen hat, während in Norddeutschland und Sachsen auf jeder Fahrkarte die Gebühr für Gepäck ruht und bezahlt werden muß, auch wenn — und das ist doch vorherrschend der Fall — man keins mit sich führt.

Digitized by Google

Die gleiche Ermächtigung will ich nunmehr bezüglich derjenigen maschinentechnischen Büreaubeamten ertheilen, welche sich nach dem Befinden der Königlichen Eisenbahn-Direktionen behufs ihrer späteren Verwendung als maschinentechnische Eisenbahn-Kontrolleure der einjährigen Beschäftigung im Lokomotiv-Fahrdienst unterziehen. (Ziffer 26 Absatz 2 der Ausführungsbestimmungen zur Prüfungsordnung vom 16. März 1895.)

Ich setze dabei voraus, daß die Königl. Eisenbahn-Direktionen zu dieser Ausbildung nur solche Beamte zulassen oder heranziehen werden, welche in jeder Beziehung die nothwendigen Eigenschaften für die Stellung eines technischen Kontrolleurs besitzen, und ferner, daß die dem dienstlichen Bedürfniß entsprechende Zahl der Anwärter nicht überschritten wird. Unter diesen Voraussetzungen genehmige ich auch, daß als Ersatz für die zu ihrer Ausbildung im Lokomotiv-Fahrdienst beschäftigten Büreaubeamten vorübergehend Hülfskräfte in den Büreaudienst eingestellt werden dürfen, falls hierzu ein Bedürfniß vorliegt. (Erlaß d. Eisenbahnministers vom 18. Aug. d. J.)

— **Verminderung des Schreibwerkes.** Nach neueren Anordnungen sollen in Zukunft alle Schriftstücke so kurz gefaßt werden, wie es die nothwendige Klarheit der Darstellung irgend zuläßt, und außerdem sollen in allen Schriftstücken, die bei der Direktion, Inspektion und den nachgeordneten Dienststellen innerhalb des Direktionsbezirkes bleiben, stets die von der Direktion festgesetzten Abkürzungen gebraucht werden.

Preußen. Ausführungsverordnung zum Gesetz vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 31. August dss. Js. an die Königlichen Eisenbahnkommissare nachstehenden Erlaß gerichtet:

Nach § 5 der Ausführungsverordnung zum Reichsgesetz vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen hat in Fällen einer wirklichen Infektion eines Eisenbahnwagens durch Rinderpest, Milzbrand oder Maul- und Klauenseuche, oder des dringenden Verdachts einer solchen Infektion eine verschärfte Desinfektion des Wagens in der daselbst angegebenen Weise stattzufinden. Das Gleiche gilt nach den §§ 6 und 7 a. a. O. für die bei der Verladung und Beförderung der Thiere benutzten Geräthschaften, Rampen, sowie Ein- und Ausladeplätze.

Die Anwendung besonderer Vorsichtsmaßregeln erscheint auch bei dem Rothlauf der Schweine, der Schweineseuche und der Schweinepest geboten, da diese Krankheiten ebenfalls zu den übertragbaren Seuchen gehören.

Aus diesem Grunde ist für dieselben durch Erlaß des Herrn Reichskanzlers vom 2. April 1894 in den Provinzen Ost- und Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien und Sachsen und später im weiteren Umfange die Anzeigepflicht eingeführt worden. Im Anschluß hieran hat der Herr Minister für Landwirthschaft, Domainen und Forsten die Landes-Polizeibehörden angewiesen, die zur Bekämpfung der vorerwähnten Schweineseuchen geeigneten Schutzmaßregeln anzuordnen und hierbei die Nothwendigkeit der Desinfektion der Räume, in denen kranke Thiere gestanden haben, hervorgehoben. Zu diesen Räumen sind auch die zur Beförderung benutzten Eisenbahnwagen zu rechnen.

In Uebereinstimmung hiermit wird die Eingangs bezeichnete Ausführungsverordnung dahin ergänzt, daß auch bei dem Rothlauf der Schweine, der Schweineseuche und Schweinepest die daselbst in den §§ 5 u. ff. angeordnete verschärfte Desinfektion stattzufinden hat.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Stempelpflicht der Kautionsabtretungen in Preußen. Ueber die Stempelpflichtigkeit der Abtretung (Cession) von Dienstkautionen ist kürzlich eine bemerkenswerthe Entscheidung des preußischen Finanzministers ergangen. Danach unterliegen Urkunden, in welchen Beamte ihren Anspruch auf demnächstige Rückgabe ihrer Dienstkaution an einen Dritten zum Eigenthum abtreten, dem in der Tarifstelle 2 des preußischen Stempelsteuergesetzes vom 31. Juli 1895 vorgeschriebenen Stempel für Abtretung von Rechten, da dieses Gesetz die frühere Vorschrift, nach welcher die Cessionen öffentlicher Papiere stempelfrei waren, nicht aufrecht erhalten hat.

Enthält die Abtretungsurkunde außerdem noch eine Erklärung, in welcher der bisherige Kautionseigenthümer (Cedent) bekennt, von dem Dritten (Cessionar) den Werth der abgetretenen Kautionspapiere baar erhalten zu haben, und in welcher die Behörde, bei welcher die Kaution hinterlegt ist, ersucht wird, den Besitz der Werthpapiere im Namen des neuen Kautionseigenthümers (Cessionar) fortzusetzen, so ist in dieser Erklärung noch ein selbstständiges, mit der Abtretung in keinem nothwendigen Zusammenhange stehendes Anschaffungsgeschäft zu erblicken, für welches bei Beträgen über 600 Mark außerdem noch die Reichsstempelabgabe von $^2/_{10}$ vom Tausend, in Abstufungen von 20 Pfg. für je 1000 Mk. oder einem Bruchtheil dieses Betrages (Tarifstelle 4a des Reichsstempelgesetzes vom 27. April 1894) durch Verwendung von Reichsstempelmarken zu entrichten ist.

Preußen. Ueber die Gehaltsfrage bringt die „Norddeutsche Allgem. Zeitung" folgende beachtenswerthe Mittheilung: „Aus Beamtenkreisen an uns gerichtete Zuschriften brachten mancherlei Besorgnisse wegen der geplanten Aufbesserung der Beamtengehälter zum Ausdruck. Dem gegenüber sind wir in der Lage, zu versichern, daß kein Grund für die Befürchtung bekannt ist, daß eine Gehaltsaufbesserung nicht auch im Reiche wie für Preußen sollte stattfinden können, und daß die für die preußischen Beamten geplante Fortführung der Aufbesserung etwa deshalb scheitern könnte, weil eine solche im Reiche nicht möglich wäre. Wenn man ferner der Annahme begegnet, daß im Reiche die Aufbesserung weniger dringlich sei, weil ein Theil der Reichsbeamten sich etwas besser steht, als die preußischen Beamten, so ist auch diese Annahme ohne Grund. Die Gehälter im Reiche gehen im Allgemeinen durchaus nicht über die preußischen Sätze hinaus. Eine gewisse Besserstellung ist im Wesentlichen nur bei den Betriebsbeamten der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen,*) sowie bei bestimmten Stellungen innerhalb der Mittelbehörden im Ressort des Reichsamts des Innern vorhanden. Es wird in gewissen Grenzen auch ferner dabei verbleiben sollen, um geeignete Kräfte für die betreffenden Stellungen zu gewinnen. Beim Uebertritt aus dem Landesdienst in kleinere Kreise, in welchen nicht mit entsprechenden Beförderungsaussichten, wie dort, und auch nicht mit der Möglichkeit einer Rückversetzung gerechnet werden kann, liegt theilweise ein Ausgleich in der Billigkeit. Es kommt hinzu, daß die Betreffenden keineswegs bloß aus dem preußischen Verwaltungsdienst, sondern auch aus sehr verschiedenartig dotirten anderweiten Stellungen übernommen werden, und daß bei den gedachten Mittelbehörden — z. B. beim Patentamt, Reichs-Versicherungsamt und anderen — die zentrale, über das ganze Reichsgebiet sich erstreckende Thätigkeit höhere Ansprüche bedingt, als insbesondere bei den preußischen Bezirksbehörden in der Provinz.

*) Daraus könnte man schließen, daß die Betriebsbeamten in Elsaß-Lothringen nicht Ursache hätten, ebenfalls eine Verbesserung ihrer Lage zu erwarten. Dementgegen ist aber festzustellen, daß wie in Preußen auch im Reichslande die Eisenbahn-Betriebsbeamten vor allem eine Gleichstellung mit den Bureaubeamten herbeiwünschen und dementsprechend danach streben, diesen ihren Wunsch erfüllt zu sehen.
D. Schriftl.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Ein Eisenbahnzusammenstoß erfolgte am Nachmittag des 5. Oktober 1895 auf dem Bahnhofe in Triptis. Ein von Niederpöllnitz kommender Güterzug kam infolge falscher Weichenstellung auf ein anderes Gleis und fuhr auf mehrere Güterwagen auf, von denen einer zertrümmert, zwei erheblich beschädigt wurden. Diesen Unfall haben nach dem Urtheile des Landgerichts Gera vom 13. April der Weichensteller Klette II und der Stationsassistent Lindig verschuldet. Ersterer wurde zu einem Monat, letzterer zu drei Tagen Gefängniß verurtheilt. — Die Revision Beider wurde vom Reichsgerichte als unbegründet verworfen.

Vermischtes.

Anstellung der Stationsvorsteher und Lokomotivführer in Frankreich. Mehrere in letzter Zeit vorgekommene Unfälle haben den Minister der öffentlichen Arbeiten auf den Dienst der Stationsvorsteher und Lokomotivführer und besonders auf die Ergänzungsbedingungen der ersteren aufmerksam gemacht, da die bei Ernennung der letzteren zu befolgenden Regeln bisher allein Gegenstand ministerieller Vorschriften (Erlaß vom 3. Mai 1892) waren. Der Minister hat zugleich zu erfahren gesucht, wie die Rundschreiben vom 4. Mai und 6. Nov. 1891, welche die Arbeitszeit dieser verschiedenen Beamtengruppen beschränken, von den Gesellschaften angewendet werden. Aus der angeordneten Untersuchung ergiebt sich: a) daß die Bahnhofs- und Stationsvorsteher im Allgemeinen erst einige Jahre nach Eintritt bei der Gesellschaft zur Ausübung ihres Amtes berufen werden und daß sie auf verschiedenen

Digitized by Google

Netzen eine Prüfung ablegen müssen, b) daß die Vorschriften des Ministerialerlasses vom 3. Mai 1892, betreffend die Lokomotivführer und Heizer, beobachtet werden und daß eine Ausfertigung der Prüfungsniederschrift für jeden Anwärter den Aufsichtsingenieuren mitgetheilt wird, endlich c) daß sich die Gesellschaften auf sehr allgemeine Weise den ministeriellen Anweisungen, betreffend die Begrenzung der Arbeitsstunden der Stationsvorsteher, sowie der Lokomotivführer und Heizer, anpassen; indessen wurden einige Abweichungen festgestellt, doch lassen sich die Aufsichtsstellen deren Beseitigung, wenn sie nicht gerechtfertigt sind, angelegen sein, zugleich ist eine Reihe von Maßnahmen in Vorbereitung, welche die Arbeit der Stationsvorsteher noch mehr erleichtern soll, ohne indessen neue Ausgaben zu erfordern.

Wenn es auch wegen der den Stationsvorstehern übertragenen vielfältigen Aufgaben nicht möglich ist, ihre Ergänzung ebenso im einzelnen zu regeln wie diejenigen der Lokomotivführer und Heizer, so erschien es dem Minister nach Prüfung der Untersuchungsergebnisse doch zweckmäßig, von diesen Beamten Bürgschaften für den Theil ihres Dienstes, welcher die Anwendung der Dienstordnungen und die Sicherheit betrifft, zu verlangen. Andererseits hielt es der Minister sowohl behufs Erleichterung der Aufsicht als auch im Interesse der Beamten und der Gesellschaften selbst für angemessen, fernere Maßnahmen zu treffen, welche die Ausführung der Rundschreiben von 1894, betreffend die Beschränkung der Arbeitsdauer, wirksamer und klarer machen sollen. Der Minister hat demnach durch Rundschreiben vom 30. Juli dss. Js. angeordnet, daß die Gesellschaften gehalten sind: 1. die Stationsvorsteher-Anwärter eine Prüfung über die Dienstordnungen und die verschiedenen Sicherheitsfragen, welche zu ihren Befugnissen gehören, ablegen zu lassen und die Prüfungsniederschriften wie diejenigen der Lokomotivführer und Heizer den Aufsichtsstellen mitzutheilen, 2. den Stationsvorstehern und ihren Stellvertretern in allen Fällen, selbst beim Wechsel unter zweien, die durch Rundschreiben vom 6. November 1894 vorgeschriebene Ruhezeit zu sichern, 3. auf gut sichtbare Weise beglaubigte Abschriften aller Dienstfahrpläne und aller Diensteintheilungsübersichten in den Heizhäusern anzuschlagen, um sie zur Kenntniß der Lokomotivführer und Heizer zu bringen, 4. die Diensteintheilungsübersichten zugleich in den Stationsbureaus anzuschlagen und darin alle Aenderungen bei ihrem Eintritt nachzutragen, 5. für die Stationsvorsteher und ihre Stellvertreter ebenso wie für die Lokomotivführer und Heizer die durch die Regeln 6 und 7 des Rundschreibens vom 4. Mai 1894 vorgeschriebenen Berichte anzufertigen, 6. in diesen Monatsberichten die Ausnahmen von den durch die Rundschreiben von 1894 aufgestellten Regeln einzeln anzugeben, sodaß man daraus die Unterschiede zwischen der vorgesehenen und der wirklich geleisteten Arbeit für jede Beamtengruppe klar ersehen kann, 7. diese Berichte am 10. jeden Monats an den Aufsichts-Oberingenieur des technischen Betriebes zu richten und Auszüge daraus in den Heizhäusern oder in den Stationsbureaus durch Anschlag bekannt zu machen.

Erweiterung der Fahrbegünstigung für die Familien-Angehörigen der Eisenbahn-Bediensteten in Oesterreich. Die an dem allgemeinen Fahrbegünstigungs-Uebereinkommen betheiligten österreichischen und bosnisch-herzegovinischen Transportunternehmungen (einschließlich der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft) haben vom 1. August l. J. ab eine Erweiterung der den Frauen und den von den Eltern erhaltenen Kindern der aktiven und pensionirten Eisenbahnbediensteten zukommenden Fahrbegünstigungen in der Art gewährt, daß für die bezeichneten Familienangehörigen besondere, mit deren Photographie versehene Legitimationskarten ausgegeben werden, welche zur direkten Lösung von Fahrkarten an den Personenkassen gegen Bezahlung der halben Normalgebühr berechtigen. Diese Berechtigung gilt auch für sämmtliche Wiener Lokalstrecken, dagegen vorläufig nicht auf den Linien der ungarischen Bahnverwaltungen, beziehungsweise auf den ungarischen Linien der gemeinsamen Bahnen.

Die Lebensdauer der Lokomotiven ist nicht so groß als vielfach angenommen wird. Kürzlich in England angestellte umfassende Untersuchungen haben vielmehr ergeben, daß dieselbe nur ungefähr 500000 Zugmeilen (engl.) durchschnittlich beträgt. Es wird also mit anderen Worten eine Lokomotive neueren Systems 500000 Meilen durchlaufen können, bevor dieselbe derart abgenutzt ist, daß weitere Reparaturen nicht mehr als zweckmäßig und rentabel zu betrachten sind. Selbstverständlich sind während dieser Zeit, so bemerkt hierzu das Patent- und technische Bureau von Richard Lüders in Görlitz, gewisse Theile wiederholt auszubessern beziehungsweise zu erneuern, so z. B. werden die Feuerbüchse dreimal, die Radreifen fünf- bis sechsmal und die Triebachsen drei- bis fünfmal erneuert.

Dauer der eisernen Bahnbrücken. In England sind in den letzten Jahren eiserne Bahnbrücken ausgewechselt worden, um durch neue, dem gesteigerten Verkehr genügende, ersetzt zu werden. Der Zustand, in dem die Objekte sich beim Abbruche befanden, giebt einen wichtigen Beitrag zur Frage der Dauer eiserner Brücken. So war die Hammersmithbrücke in London 62 Jahre im Betriebe, und man fand sie in einem Zustande, der wie neu bezeichnet werden kann. Eine andere Brücke, die Bonarbrücke, welche 80 Jahre im Gebrauche war, ist ebenfalls sehr gut erhalten. Diese Thatsachen sind um so beruhigender, als die betreffenden Brücken in Bezug auf Konstruktion und Material nicht auf der Höhe der Zeit stehen konnten. Heute weiß der Fachmann allerdings, daß eine richtig konstruirte und gut erhaltene Brücke nicht an Altersschwäche zu Grunde geht, wenn dieselbe nicht wegen der Ansprüche des gesteigerten Verkehrs frühzeitig abgetragen werden muß. (Schw.E.-Z.)

Eisenbahn-Zusammenstöße als Schaustücke. Die Tagesblätter berichten aus London unterm 17. September folgende wunderliche Geschichte: Die 50000 Personen, die sich bei Waco in Texas einfanden, um dem neuesten amerikanischen Schaustück, einem arrangirten Bahnzusammenstoß zuzusehen, haben für ihr Geld mehr erhalten, als ausgemacht war. Sie haben nicht nur den Zusammenstoß gesehen, sondern auch verspürt, wie es Einem dabei zu Muthe sein muß. Der Ort der Aufführung war die Linie der Missouri-Texas- und Kansas-Bahn. Jeder Zug bestand aus einer Lokomotive und sechs Wagen. Die Züge standen 16 Kilometer von einander entfernt. Die Lokomotivführer sprangen ab, sowie sie die Maschinen in Bewegung gesetzt hatten, und die Züge stürmten mit rasender Schnelligkeit aufeinander los. Der Zusammenstoß war schrecklich. Die Lokomotiven bäumten sich in die Luft und waren im Handumdrehen eine Masse verkrümmten Eisens. Die Wagen thürmten sich in zwei großen Haufen aufeinander auf. Der Kessel der einen Maschine platzte und schleuderte nach allen Seiten Eisenstücke. Sieben der Wagen waren zertrümmert und die übrigen fünf so beschädigt, daß Reparatur unmöglich ist. Die herumfliegenden Eisenstücke tödteten zwei der Zuschauer und verletzten neun schwer.

Eine riesenhafte Eisenbahn. Die größte und wichtigste Eisenbahn der Welt ist unstreitig die Pensylvania-Eisenbahn in den Vereinigten Staaten von Nordamerika; sie feierte am 13. April dieses Jahres mit großem Pomp ihr fünfzigjähriges Jubiläum. Die „Schweizer Eisenbahnen" entnehmen dem offiziellen Berichte der „Philadelphia Times" folgende statistische Angaben. Die Korporation wurde am 13. April 1846 organisirt. Im Jahre 1852 wurde die Linie von Philadelphia nach Pittsburg (357 englische Meilen) für Transport von Gütern eröffnet; damals lasteten 12 Millionen Dollars Schulden auf der Bahn. Heute besitzt oder kontrolirt die Gesellschaft 256 Korporationen und repräsentirt 138 verschiedene Kompagnien mit einer Bahnlänge von 9511 Meilen, also etwas mehr als ein Drittel der Länge um die Erde. Das jetzige Kapital der Gesellschaft besteht aus 857575600 Dollars. Im Jahre 1852 beförderte die Bahn 70000 Tonnen Fracht, im Jahre 1895 aber 160 Millionen Tonnen und mit der größten Sicherheit nicht weniger als 75 Millionen Reisende. Im Jahre 1852 hatte die Bahn 50 Lokomotiven und etwa 1000 Wagen, jetzt besitzt sie 3400 Lokomotiven und 141000 Wagen verschiedener Sorte, nebst 226 Dampf- und Frachtschiffen 2c. Die Einkünfte waren im Jahre 1852 nicht ganz 2 Millionen, im Jahre 1895 betrugen sie über 133 Millionen Dollars. Im Jahre 1852 wurden für Arbeitslöhne 400000 Dollars, im Jahre 1895 aber 36 Mill. Dollars, etwa 100000 Dollars per Tag, ausbezahlt. Die Zahl der Angestellten ist 97000. Im Jahre 1852 hatten die Vereinigten Staaten etwas weniger als 25 Millionen Einwohner, heute sind es circa 70 Millionen; der Staat Pensylvania hatte im Jahre 1852 circa 2,5 Millionen und heute beinahe 6 Millionen Einwohner. Seit zehn Jahren besteht unter den Angestellten eine gegenseitige Unterstützungs-Gesellschaft mit circa 52000 Mitgliedern, welche für Wittwen und Waisen über 6 Millionen Dollars verausgabte.

(Schw. E.-Z.)

Briefkasten.

Str., Baden. Die Sonderausgabe des Kalenders für Baden wird diesmal wieder das Stellen-Verzeichniß enthalten. Wir kommen damit einem mehrseitig als dringend bezeichneten Wunsche nach. Weitere Einzeichnungslisten stehen zur Verfügung. — **E. E., Berlin.** Daß Herr S.(iemenroth) nicht stillschweigen würde, war vorauszusehen; er sucht den üblen Eindruck, den er durch die Veröffentlichung des Bennewitz'schen Machwerkes hervorgerufen, durch entstellende Darlegungen (u. A. soll Ihr Artikel von uns selbst geschrieben sein) und ganz willkürliche Verdächtigungen in seiner leicht zu durchschauenden Ironisirungsmanier und nach Art jener „Träumerei" zu beseitigen. Nun, es wird sich ja zeigen, wer die Interessen der „Mittleren" wirksamer vertritt und immer vertreten hat, — wir oder jene Seite. Uebrigens werden wir uns auf nichts mehr einlassen, was diese Sache betrifft. — **L.** in —r.— Das Gewünschte wird Ihnen zugehen. Dank und Gruß! — **H.** in **Braunschweig, Fl.** in **P., Fr.** in **G.** In nächster Nummer. Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Preußischer Beamten-Verein in Hannover. Lebens-, Kapital- (Aussteuer- und Militärdienst-), Leibrenten- und Begräbnißgeld-Versicherungs-Anstalt für alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- 2c. Beamten. Versicherungsbestand Ende Juli 1896: 44607 Versicherungen über 142715250 Mk. Kapital und 310427 Mk. jährliche Rente. Reiner Zugang vom 1. Januar bis Ende Juli 1896: 2245 Versicherungen über 9067490 Mk. Kapital und 18512 Mk. jährliche Rente. Vermögensbestand: 37464000 Mk.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von **Wilhelm Emmer**, Pianino- und Pianoforte-Fabrik in **Berlin**, und von der Holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik **Wilsing & Brückmann** in **Orsoy** an der Holländischen Grenze. Wir machen unsere Leser auf diese Beilagen hierdurch besonders aufmerksam.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, den Prospekt für etwaige spätere Bestellungen gefl. aufzubewahren.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.

Post-Adresse: Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: Vogdt Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Was ist Schapirograph?*)

Schapirograph ist ein neuer unübertroffener Vervielfältigungsapparat zur selbständigen kostenlosen Herstellung von Drucksachen aller Art, sowie zur Vervielfältigung von Briefen, Actenstücken, Zeichnungen, Noten-Plänen, Programmen 2c. 2c. in Schwarzdruck. Die Handhabung dieses Apparates ist für jeden Laien eine erstaunlich einfache, der Erfolg unausbleiblich und garantiert. Von einer mit Tinte auf Papier hergestellten Schrift oder Zeichnung erzielt man ohne Presse und ohne jede Chemikalien auf die einfachste Weise circa 150 Abzüge innerhalb 15 Minuten. Ein Schapirograph für Quart und Folio kostet mit allem Zubehör nur Mk. 17,—. Zum Beweise, daß der „Schapirograph" der beste Vervielfältigungsapparat ist, sind wir bereit, denselben auf unsere Gefahr und ohne Zahlung zum probeweisen Gebrauche für 5 Tage franco zu versenden und beanspruchen wir im Falle der Rücksendung keinerlei Entschädigung.

Hermann Hurwitz & Co., Berlin C., Klosterstr. 49.
Spezial-Geschäft für Patent-Artikel.
*) Prospekt und Druckproben frei.

Damenkleiderstoffe.

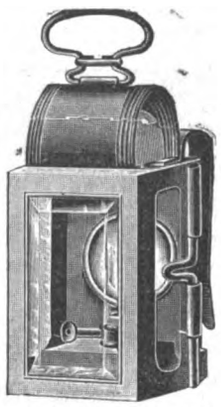
Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-W's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Die **Erste Berliner Kautions-Gesellschaft**
Aktiengesellschaft
Berlin W., Französische Strasse 15
stellt **Amts- und Dienst-Kautionen** und übernimmt bereits gestellte zu den günstigsten Bedingungen, ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung zu verlangen.

1893er Rhein- & Moselweine
gar. rein,
per Ltr. oder Fl. 90 Pfg
von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.
12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rotwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

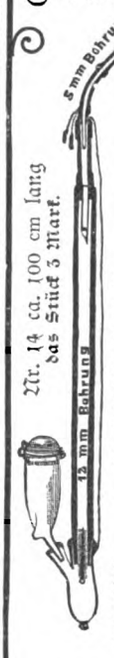
Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und Kautionen. Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten.
F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

Kautionen

für Staatsbeamte, sowie **Darlehne** auf bereits gestellte Kautionen zum vollen Betrage, coulant und ohne vorherige Kosten.
Carl Sohst,
Berlin W. 30, Gleditschstraße 25 I.

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von mk. 1,— an
Lange Pfeifen von mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von mk. 0,60, 0,75, 1,00, 3,00 das
Sanitäts-Tabak pro mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur **Engros-Versand.** Catalogue gratis und franco.

Meine aus rein überseeischen Tabaken hergestellten

offerire ich den Herren Eisenbahn-Beamten mit 10% Rabatt.
Ziel 2 Monate. — Garantie: eventuell Zurücknahme. — 300 Stück portofrei.
Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9, I. Etage.

Viele **Anerkennungsschreiben** von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels. — Zur Frage der Heranbildung eines tüchtigen Eisenbahn-Beamtenstandes. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verkehrs-Beamten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. Vereinswesen. — Ausland. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Digitized by Google

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und zwei Sonder-Beilagen.

Zu Nr. 39. Leipzig, den 24. September 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung".

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine, des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächs., Kgl. Württemb., Großh. Bad. Staats-Eisenbahn-Beamten, sowie des Eisenbahn-Beamten-Vereins Darmstadt.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Die Bewegung in der österreichischen Eisenbahnbeamtenschaft

und der Erste österr. Eisenbahn-Beamten-Verein.

Nil sine magno
Vita labore dedit mortalibus.

b. Wenn man einen Rückblick von etwa 30 Jahren auf das Eisenbahnwesen wirft und die damals herrschenden Zustände mit den heutigen zu Recht bestehenden vergleicht, dann kommt man zur staunenden Erkenntniß, daß nicht leicht eine Berufsart sich so stetig entwickelt, zu einer so imposanten Höhe sich emporgeschwungen hat, wie gerade der Stand der Eisenbahnbeamten.

Am auffallendsten tritt diese Wahrnehmung in Oesterreich zu Tage, wo in jener oben angeführten Zeit mit Ausnahme von wenigen auserlesenen Fachmännern sich zumeist eine Gesellschaft zusammendrängte, welche nicht Geschick, nicht Zuneigung zum Berufe, sondern einzig und allein das Muß der Versorgung zum Eisenbahndienste trieb. Mit wenig mehr als elementaren Kenntnissen ausgerüstet, konnte ein pflichteifriger Beamter von der untersten Stufe ausgehend, von einigem Glücke begünstigt, eine Stellung erringen, die gesellschaftlich und finanziell eine beneidenswerthe zu nennen war. Anders heute. Analog unseren strengen Anforderungen wird auch in Oesterreich kein gewöhnliches Bildungsniveau vom Aspiranten verlangt; derselbe muß zum Mindesten eine Mittelschule absolvirt, sich der Maturitätsprüfung unterzogen haben, um überhaupt aufgenommen werden zu können. Um aber ständig angestellt zu werden, obliegt demselben die Pflicht, sich mehreren Fachprüfungen zu unterziehen, und das verlangte Maß des Wissens in theoretischer und praktischer Beziehung ist ein solches, das von vornherein an den Kandidaten große Anforderungen stellt; trotz aller dieser Voraussetzungen wird aber ein derartig vorgebildetes Individuum, geringe Fälle ausgenommen, stets ein Subalternbeamter bleiben; um die höheren Rangstufen zu erklimmen, ist heute in Oesterreich unbedingt das Hochschulstudium nothwendig. Unter solchen Verhältnissen darf es wahrlich nicht Wunder nehmen, wenn nach und nach unter der Eisenbahnbeamtenschaft in Oesterreich eine Bewegung sich bemerkbar macht, die dem Triebe der Neuzeit folgend, Anforderungen stellt, welche in dem Satze gipfeln: Erhöhte Arbeitsleistung — erhöhter Lohn! Die Eisenbahnbeamten von heute, deren Dienstleistung eine so eminent wichtige ist, verlangen neben der Erreichung zeitgemäßer Rechte auch die Hebung des Gesammtstandes in geistiger und materieller Beziehung. Wir müssen offen gestehen, daß wir erst anläßlich des Verbandstages in Wien und des sechsten in Berlin heuer tagenden Verbandstages Gelegenheit gehabt haben, unseren österreichischen Kollegen näher zu treten und anläßlich der Verhandlungen Männer kennen zu lernen, die mit sittlichem Ernste, ausdauernder Kraft und einer selbstlosen Energie den Stand betreffende Fragen ins Rollen bringen, an die man sich ehemals nie gewagt hätte. Das Lied vom deutschen Michel, das man so gerne angestimmt hat, ist in demselben Momente verklungen, als wir diese Männer bei der Arbeit sahen, es ist einfach eine schlecht überlegte Redeweise, wenn man sagt: der Oesterreicher liebt allein nur die Behaglichkeit, er wurstelt halt weiter und so fort mit Grazie. Nein, im Gegentheil, man ist uns heute sogar über; die ängstlich gehütete Verehrung, die Bewunderung von jedem Goldkragen ist ein ziemlich überwundener Standpunkt; — nicht leere Phrasen, nicht nur sogenannte ideale Zwecke allein werden angestrebt, nein, man ist sich vollkommen bewußt, was man will, was man zu erhoffen wagen kann. In Wort und Schrift macht sich die Bewegung fühlbar, die heute nimmer unterdrückt werden kann. Die Organisation in Oesterreich ist eine vorzügliche, die Vertretung der verschiedenen, aber alle einem Stande zugezählten Kategorien eine stets kräftige und unerschrockene. Durch direkte Verbindung einerseits, durch Austausch von Fachorganen anderseits kennen wir heute die zahlreichen und allerdings sehr verschieden gearteten Vereinigungen der österreichischen Kollegen vom Flügelrade. Uns ist das Eine aber aus Allem klar geworden, ein Ziel schwebt Allen doch insgesammt vor: es gehe nicht weiter an, die Eisenbahnbediensteten und deren Familien schutz- und rechtlos ihrem Schicksale zu überlassen, nein, mit aller Energie müsse vorgegangen werden, um ein besseres, der Zeit entsprechendes Loos zu erringen. Tausende und abermals Tausende Berufsgenossen zählen die verschiedenen Vereine, und keine Opfer werden gescheut, um die Interessen des Standes wirksam und kräftigst zu vertreten. Während aber der vornehmste Verein, der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten, nur die Hebung geistiger Genüsse fördert, sind die übrigen Vereine größtentheils nur aus dem Bedürfnisse entstanden und haben sich weiter entwickelt, gegenüber den einzelnen Bahnverwaltungen auf die rechtliche und wirthschaftliche Lage der Eisenbahnbediensteten bezügliche Wünsche auch Forderungen zu formuliren und zu vertreten. Unter diesen heute bestehenden Vereinigungen sind zu nennen: Der Erste österreichische Eisenbahnbeamten-Verein, der Verband der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten der österreichischen Eisenbahnen, der Unterstützungs- und Rechtsschutzverein der Lokomotivführer und Kondukteure und endlich die Fachvereine der österreichischen Eisenbahnbediensteten. Alle die Genannten haben trotz ihres in manchen Punkten auseinandergehenden Programmes doch auch gemeinsame Prüfungspunkte, die im Wesentlichen bekunden, daß alle diese Vereinigungen ernste Bestrebungen haben und daß man überall die Interessen der Mitglieder vertritt. Freilich die Form ist eine sehr verschiedene und unserer Ansicht nach auch eine oft leider verfehlte. Gegen den Mächtigen bedarf es einer Waffe, die Art aber wie sie, Großes erzielend, geführt werden soll, ist eine wohl klug zu überlegende und darin sympathisiren wir einzig und allein mit dem Ersten österreichischen Eisenbahnbeamten-Verein. Dieser aus kleinen Anfängen hervorgegangene, nun ein Jahrzehnt bestehende Verein ist der fachlich und beruflich reifste; stets maßvoll, aber nichtsdestoweniger entschieden in seinem Wollen, vertritt er die beruflichen Forderungen und Wünsche des Gesammtstandes und insbesondere der Mitglieder mit aller Umsicht, und tritt ungescheut vor zuständige Minister, Parlamentarier und sonstige tonangebende und mächtige Persönlichkeiten, wenn es gilt, die Lage der Mitglieder zu verbessern, Wohlfahrtseinrichtungen zu schaffen oder ein Mitglied des Vereins vor Unrecht zu schützen. Wir haben in Wien, wie auch in Berlin die Worte des gegenwärtigen Präsidenten Herrn Schlüsselberger vernommen, der in begeisternder Rede der Bedeutung unseres Standes gedachte, der aber auch unter Hervorhebung der Pflichten des Eisenbahnbediensteten gegenüber seinen Verwaltungen und seinem Berufe darauf hinwies, daß umgekehrt auch die Letzteren bedacht sein werden und müssen, das Loos ihrer Bediensteten zu verbessern. Um dies jedoch zu erreichen, bedarf es eines einmüthigen Vorganges der Mitglieder; jedes einzelne muß seinen Mann stellen in jenen Stunden, wo es nothwendig ist, zusammenzustehen, Mann an Mann, ein Haus, eine Familie bildend.

Schlüsselberger aber ist es auch, der stets in ruhiger, besonnener Weise parlamentirt, wohl wissend, daß nur in conciliianter Form ein Sieg errungen werden kann. Denn man kann immerhin, ja man muß energisch vorgehen, aber doch nur so, daß das Ansehen gewahrt bleibt. Wer den Genannten, dann die Herren Spitzer, Fränzel, Häring, Otto, Rick, Mähling u. A. sprechen gehört, oder aber das vornehm gehaltene Vereinsorgan „Bahn frei" gelesen hat, der wird überzeugt, daß dieser Verein Kräfte zur Verfügung hat, die in unentwegter und uneigennützigster Art die Führerrolle übernommen und immer einzustehen bereit sind für das Gedeihen ihres Vereins und das Wohl ihrer Kameraden. Die Rechtsschutzeinrichtung, das Sterbegeld, die Zuweisung ganzer und halber Freiplätze in den verschiedensten Bildungs-Anstalten, die Vertretung aller Standesinteressen gegenüber den Verwaltungen, das alles schließt eine Summe ernster, hoch anzuerkennender Arbeit in sich. Der Erste österreichische Eisenbahnbeamtenverein hat ein Ziel vor Augen, das bei einigem guten Willen seitens der maßgebenden Faktoren erreichbar ist; keine Vereinsmeierei wird gepflogen, gewiß aber ein energisches und dabei umsichtiges Vorgehen. Und wenn es eines Beweises bedarf, wie sehr man gerade mit diesem Vereine in Oesterreich rechnet, so ist es der Umstand, daß dem mit vielem Geschicke, tüchtigem Fachwissen vom Vereine herausgegebenen Jubiläumswerke: „Geschichte der Eisenbahnen" der österreichische Finanz- und Eisenbahn-Minister zu Pathe stehen. Wahrlich ein derartig organisirter Verein kann auch unseren deutschen gleichartigen Vereinen nur zum Vorbild dienen.

Sehr im Gegensatze zu dem geschilderten Vereine stehen aber andere der oben genannten Verbindungen, von welchen namentlich der Verband der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten eine recht eigenthümliche Stellung einnimmt. Dort herrscht nämlich eine sehr scharfe, mit den Anschauungen der Beamtenschaft nur selten übereinstimmende Richtung, dort will man mit dem Kopfe durch die Wand, stellt auch Forderungen, die, selbst das beste Wollen der Regierung und der Eisenbahnverwaltungen angenommen, derzeit als unerfüllbar gelten müssen oder doch nur allmählich der Erfüllung zugeführt werden können. Zugegeben, daß die finanzielle Lage der unteren und untersten

Digitized by Google

Organe im Vergleiche zu den oft ungerechtfertigten Bezügen der Oberbeamten geradezu zu einer Reform drängen, so kann man diesfalls sich doch nicht verhehlen, daß Wünsche, Forderungen, wie sie auch immer lauten, stets in angemessener Form vorgebracht werden müssen. Wer das Organ dieses Vereines „Flugrad" aufmerksam verfolgt, was entschieden des bombastischen Stiles wegen schwer fällt, der wird dem eben Gesagten wohl nur beipflichten können und auch einsehen, daß die maßgebenden und einflußreichen Stellen durch ein in Wort und Schrift barsches und schroffes Auftreten und Benehmen selbst gerechtfertigten Ansprüchen gegenüber nicht willfähriger gemacht werden. — Während die eingangs erwähnten Vereine der Lokomotivführer und Kondukteure (zugleich die ältesten Vereine der Eisenbahnbediensteten, von welchen der Lokomotivführer-Verein unter dem Protektorate eines österr. Erzherzogs steht) wie schon ihr Titel sagt, hauptsächlich mit Unterstützungen in Krankheits- und Todesfällen, sowie mit der Pflege des Rechtsschutzes sich beschäftigen, in welchen Zweigen diese Vereine ganz Außerordentliches leisten, haben sich die Fach- und Gewerkschafts-Vereine direkt auf sozialdemokratischer Grundlage aufgebaut und besonders in der letzten Zeit durch eine heftige Agitation in den Kreisen der niederen Eisenbahnbediensteten und Arbeitern bemerkbar gemacht. — Wie wir aus den Zeitschriften der genannten Vereine ersehen, wird auf Anregung des „Verbandes" für den 2., 3. und 4. Oktober ds. Js. ein allgemeiner Eisenbahnbeamten-, Unterbeamten- und Hilfsbeamtentag nach Wien einberufen, zu welchem Delegirte all der genannten Vereine aus allen Provinzen eingeladen wurden. Nach der vorliegenden Tagesordnung hat der Oesterr. Eisenbahnbeamten-Verein ebenfalls ein Referat hierbei übernommen, und zwar wird derselbe den Entwurf einer Dienstespragmatik vorlegen. Nachdem über die im Allgemeinen einem gleichen Ziele zugewendeten und doch wieder so divergirenden Bestrebungen dieser verschiedenen Vereine, unter denen gerade der „Verband" und der 1. österr. Eisenbahnbeamten-Verein bis in die jüngste Zeit hinein nicht im „besten Frieden" zu einander lebten, drängte sich uns die wohlberechtigte Frage auf, wieso es dazu gekommen, daß diese so verschieden gearteten Vereine nun zu gemeinsamem Handeln zusammentreten?

Erst Nr. 9 der Zeitschrift des österr. Eisenbahnbeamten-Vereins „Bahn frei" brachte uns des Räthsels Lösung und uns die erfreuliche Gewißheit, daß der österreichische Eisenbahn-Beamten-Verein unter keinen Umständen gewillt ist, seine errungene Position aufzugeben oder beeinträchtigen zu lassen.

„Als Zweck dieses Tages wurde mit Hintansetzung aller politischen Momente und ohne die Aktionsfreiheit irgend einer Vereinigung einschränken zu wollen, vor Allem in's Auge gefaßt eine Grundlage zu schaffen, auf der sich alle Schichten unseres weiten Berufskreises zusammenfinden könnten, um die den ganzen Stand gleichmäßig berührenden Fragen gemeinsam zu berathen, durch diese Berathungen einander näher zu kommen und das dem Eisenbahnstande vielfach noch mangelnde Gefühl der Zusammengehörigkeit und Kameradschaft zu wecken und zu kräftigen. Vor Allem aber sollte hierdurch diese Zusammengehörigkeit und Kameradschaft auch nach außen hin, vor der gesammten Oeffentlichkeit und den maßgebenden Behörden dokumentirt und damit der ernste Wille kundgegeben werden, in allen großen Standesfragen, die jeden einzelnen von uns an den Lebensnerv greifen, einheitlich und geschlossen vorzugehen. Der alte böse Glaube, der uns schon so viel Unheil zugefügt: daß die „Eisenbahnleute", wie man uns noch immer so schön zu nennen beliebt, nur eine vom Zufall bunt zusammengewürfelte Schaar, ohne Plan und Ziel seien, soll verschwinden" — — so heißt es an einer Stelle, und wie sehr die Leitung des österreich. Eisenbahnbeamten-Vereins selbst die durch dieses „Zusammengehen" nach außen hin geweckte Ueberraschung fühlte, bezeugen folgende Aeußerungen:

„Aber um Mißverständnissen im Kreise unserer Kollegen selbst vorzubeugen, müssen wir schon heute erklären, daß an eine Verschmelzung verschiedener Vereinigungen, an eine Unterordnung der einen unter die andere, oder an ein Aufgeben des eigenen Programmes nicht gedacht werden kann. Dies würde im gegenwärtigen Stadium unserer Standesbewegung nur zu einer vollständigen Verwirrung und damit zu einer Schwächung unserer Kräfte und Positionen führen, durch welche nur Schlimmes erreicht würde. Uns, und Jedem, der es um die Sache ernst meint, muß vor Allem darum zu thun sein, eine Organisation zu schaffen, die, gleichwie die verschiedenen Waffengattungen einer wohlorganisirten Armee ihre selbstständige Art sich zu sammeln und zu marschieren und ihre selbstständige Taktik haben und doch, wenn es zum Treffen kommt, unter einer Parole und zielbewußt in den Kampf eingreifen, um sich in ihrer Waffenwirkung gegenseitig zu unterstützen, es jeder Vereinigung ermöglicht, ihre Eigenart und die ihrem Kameradschaftskreise entsprechende Art des Vorgehens zu wahren, hingegen soll sie in ihren gemeinsamen Endzielen vollständig klar sein, um nicht Forderungen zu erheben, die sie mit den Interessen der anderen Standesgruppen in Widerspruch setzen und dadurch nach außen hin, den Eindruck der Zerfahrenheit und der Unklarheit über die eigenen Standesbedürfnisse hervorrufen müßten."

Treffliche Worte voll klaren Selbstbewußtseins, voll Hingebung an die zum Ziele gesetzte gute Sache, aber auch voll Entschlossenheit, die bewährte Eigenart nicht aufzugeben!

Mögen sich die Verhandlungen des Allgemeinen Eisenbahnbeamtentages am 2., 3. u. 4. Oktober zu recht erfolgreichen im Allgemeinen und für unseren österreichischen Bruderverein im Besonderen gestalten.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Beitritt zur Sterbekasse betr.

Der Beitritt zur Sterbekasse des Vereins ist zur Zeit noch ein sehr mäßiger. Das ist in der Hauptsache wohl nur dem Umstande zuzuschreiben, daß die nunmehrige behördliche Genehmigung unter den Mitgliedern nicht hinreichend bekannt ist.

Wir richten die dringende Bitte an die Herren Vorstände der Ortsvereine und an die Herren Vertrauensmänner, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge auf den gesandten Formularen baldgefälligst zuschicken zu wollen.

Wenn auch die zu zahlenden Beiträge zur Sterbekasse anfänglich Manchem zu hoch erscheinen mögen, so stehen diese doch im richtigen Verhältniß zu den großen Vortheilen, welche unsere Sterbekasse ihren Mitgliedern bietet. Wir können sogar kühn behaupten, daß es keine Kasse giebt, die gleiche Vortheile ihren Mitgliedern gewährt.

Diese Vortheile sind in Kürze folgende:

1. Die Kasse gestattet Aufnahme bis zu 600 Mk. Die meisten gleichen Kassen schließen mit 300 Mk.

2. Nicht allein Beamten und deren Ehefrauen, sondern auch jedem Eisenbahnarbeiter und deren Frauen ist der Eintritt zu unserer Sterbekasse gestattet.

3. Mit dem vollendeten 65. Lebensjahre hört für die Mitglieder die Zahlung der Beiträge auf; trotzdem wird das volle Sterbegeld beim Tode des Mitgliedes bezahlt.

4. Die geleisteten Zahlungen der Mitglieder sind niemals verloren, da schon beim frühen Tode eines Mitgliedes im ersten Jahre des Beitritts $^1/_{10}$, nach dem ersten Jahre des Beitritts $^2/_{10}$, nach dem zweiten Jahre des Beitritts $^4/_{10}$, nach dem dritten Jahre des Beitritts $^6/_{10}$ und nach dem vierten Jahre des Beitritts $^8/_{10}$ des Sterbegeldes den Hinterbliebenen gezahlt wird. Nach dem fünften Jahre des Beitritts wird das Sterbegeld voll und ganz gezahlt.

5. Bis 3 Monate nach Eröffnung der Sterbekasse kann auch Personen, welche das 55. Lebensjahr überschritten haben, der Eintritt gestattet werden.

Die Kasse kann erst eröffnet werden, wenn 500 Mitglieder vorhanden sind. Wir ersuchen deshalb nochmals und dringend, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge schleunigst einzusenden.

Hannover, 31. August 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

von Aschoff,	Fleckner,	Schwitzky,	Surkemper,
Direktor.	Schriftführer.	Buchhalter.	Hauptkassirer.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden ersucht, für die Folge **die Nachweisungen über die eingezahlten und abgelieferten Beträge** doppelt anzufertigen da der besseren Uebersicht wegen die eingesandte Nachweisung bei der Kasse zu den Akten genommen werden muß und nicht zurückgesandt werden kann.

Die Vereins-Verwaltung.

Bezirk Berlin.

An sämmtliche Mitglieder des Verbandes!

Wie bereits durch Bericht der Verk.-Blätter bekannt, ist durch eine Deputation von 14 uniformirten Eisenbahnbeamten der verschiedenen Landesvereine gelegentlich des Verbandstages ein Kranz mit der Widmung: „Dem unvergeßlichen hochseligen Kaiser Friedrich gewidmet vom Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine" am Sarkophag niedergelegt worden. Von dieser Deputation ist durch den Photographen Müller in Berlin, Chausseestraße Nr. 40, eine Aufnahme erfolgt, die sehr gut gelungen und von ganz vorzüglicher Ausführung ist. Der Preis des Bildes in Großquartformat ist 3 Mark. Wir empfehlen allen Verbandstheilnehmern, sich dieses Andenken durch direkte Bestellung bei dem Photographen Müller zu beschaffen. Der Versand erfolgt der Einfachheit halber unter Nachnahme.

Der Bezirks-Vorstand.
Scharr.

Ortsverein Herbesthal.

Am Sonntag, den 4. Oktober l. J. findet im „Hotel Herren" Abends $8^1/_2$ Uhr die fällige **Vierteljahrs-Versammlung** statt.

Tagesordnung: 1. Neuwahl des Vorstandes des Ortsvereins. 2. Sterbekasse (Anmeldungen zum Beitritt). 3. Vereinsangelegenheiten.

Der Vorstand.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Die Station Großaltdorf ist vom Bezirk Hall abgetrennt und dem Bezirk Crailsheim zugetheilt worden.

Stuttgart, den 19. September 1896.

Für den Landesvorstand:
Fränkel.

Digitized by Google

Bezirk Tübingen.

Am Sonntag, den 27. September, Nachmittags pünktlich 2 Uhr findet in Tübingen eine regelmäßige **Bezirks-Versammlung** statt, zu welcher hiermit ergebenst eingeladen wird mit der Bitte recht zahlreicher Betheiligung. Tagesordnung und Versammlungslokal werden mittels Rundschreiben bekannt gemacht.

Tübingen/Hechingen, den 13. September 1896.

Für den Bezirksvereinsvorstand:
Der Vorsitzende: Müller, Bahnhofs-Verwalter.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.
Bezirksverein Waldshut.

Der schon längst in Aussicht genommene **Ausflug** nach Schaffhausen ist nun auf 4. Oktober l. J. festgesetzt. Derselbe soll weniger den Zweck einer Vergnügungstour, sondern hauptsächlich den einer auswärtigen Vereinsversammlung haben; es wird jedoch ein kleiner Spaziergang nach Feuerthalen und Besichtigung der neuen Bahn und der Güterbahnhofanlagen in Schaffhausen damit verbunden. Zusammenkunft in der Bahnhofwirthschaft 2. Kl. in Schaffhausen nach Ankunft des Zuges 479. Beginn der offiziellen Versammlung im oberen Lokale zum Thiergarten nach Ankunft der Züge 481 und 482 (um 5¾ Uhr).

Da den Mitgliedern von Schaffhausen und Umgebung so selten Gelegenheit geboten ist, sich an Vereinsanlässen betheiligen zu können, wird möglichst zahlreiches Erscheinen zuversichtlich erwartet. — Gäste willkommen. Mit kollegialischem Gruße!

Waldshut, 21. September 1896.

Amberg, I. Vorsitzender.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

A. Vielhauer's

streng reelles

Leinen-Versand-Haus und Leinen-Hand-Weberei

Landeshut 9 in Schlesien

fabrizirt und versendet **nur gediegenste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima wß. garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75—7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franko gegen franko. Bei größeren Aufträgen **5—10 % Rabatt.** Nichtkonvenirendes wird durchaus zurück verlangt.
— Preisliste **umsonst.** —

Soeben erschien in unserem Verlage:

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Ein eisenbahntechnisches und militärisches Hilfsbuch
von
Dr. jur. Joesten
Regierungsrath u. Hauptmann a. D.
(Miles Ferrarius.) **Preis 1,50 Mk.**

Die „Deutsche Armee-Zeitung" schreibt in Nr. 37 vom 12. September 1896 über dieses Buch:

„In dem Vorworte spricht der Verfasser dieser verdienstvollen, interessanten und instruktiven Schrift aus, daß ‚die geschichtlichen und systematischen Ausführungen darlegen sollen, wie sich die Eisenbahn-Benutzung im und zum Kriege entwickelt hat, und in welcher Weise ein in Bau und Betrieb vervollkommnetes Eisenbahnwesen der Neuzeit den höchsten Ansprüchen genügt, die im Kriegsfalle erhoben werden können.'"

„Die Aufgabe ist vollständig gelöst und erfüllt. Der geschichtliche Theil ist klar, übersichtlich, lehrreich — und zwar für Jedermann, nicht nur für den Soldaten oder Eisenbahntechniker, und auch der das System behandelnde Theil ist Jedermann verständlich und belehrend.

Bei dem großen Interesse, welches dem Gegenstand allseitig entgegengebracht wird, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß das Werk mehrere Auflagen erleben wird."

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder auch direkt vom

Verlag d. D. Verk.-Bl.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:** **Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** ꝛc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien ꝛc. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter 1a. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Cigarren-Import.

Lager von
Portoricos, Varinas, Pastoren-, Kau- und Schnupf-Tabaken,
sowie echten
türkischen, egyptischen, russischen, amerikanischen
Cigarretten und Tabaken.

Steinert & Pietrowicz
Lieferanten des
Dtsch. Eisenbahn-Beamten-Vereins.
Berlin SW., Friedrichstr. 249.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Mein-Rückl-Blende versehen.

à Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Solinger Messer u. Gabeln.

Feinstes Ebenholzheft, Klinge polirt und schön gebogene Stahlgabel.
12 Paar Tischmesser u. Gabeln nur M. 9.—
12 Stück Tischmesser . . . „ „ 4.50
12 Paar Dessertmesser u. Gab. „ „ 7.80
12 Stück einz. Dessertmesser „ „ 3.90
½ oder ¼ Dutzend gebe ich zu Dutzendpreisen ab. Umtausch gestattet.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgek. auf der Int. Ausst. Dresden 1894.
Musterpaar vers. g. Eins. v. M. 1.20 franco.
Illustr. Preislisten umsonst und frei.

Trauben-Versand.

Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Genstingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

Musikkapelle in der Tasche!

Wer Mundharmonika schnell und gründl. erlernen will, verlange die **„Neue Mundharmonikaschule ohne Noten".** Preis 50 Pf. Dieselbe mit einer ff. rein abgestimmten Mundharmonika mit Silberstimmen Mk. 1,70. Gegen vorhergehenden Betrag eventuell in Briefmarken erfolgt der Versand franco.

Meine **Mytheria-Zugharmonikas** übertreffen in Tonfülle und solider Ausführung jedes andere Fabrikat. **Müller's echte Accordzithern** z. Selbsterlernen, jetzt nur Mk. 12,—, **Spieldosen, Violinen, Schlagzithern,** sowie **diverse Gegenstände mit Musik** zu billigen Preisen, desgl. **sämmtl. Instr. f. Musiker.** Reparaturen aller Instrum. vorzüglichst.

O. C. F. Miether, Hannov. Harmonika- u. Musikinstrum.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.

Gebrauchte Strassenbahn-Wagen

normalspurig, noch gut und brauchbar, werden zu kaufen gesucht. Gefl. Offerte mit ausführlich. Beschreibung und Preisangabe unter Chiffre S. W. 100 dieser Zeitung erbeten.

Stellentausch.

Stations-Assistent, Sächs. G.-V. Leipzig (günstige Schulverhältnisse) sucht Familienverhältnisse halber Stellentausch mit Kollegen a. Mittel- oder kleiner Station ev. auch mit Haltestellen-Aufseher gleichviel welch. Bezirkes. Gefl. Offert. unt. Z. 100 an die Expedition dss. Bl. erbeten.

Digitized by Google

Dienstkautionen

ohne den Abschluss einer Lebensversicherung

stellt bis zu **18000 Mk.** unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist **der Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5% Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 4% zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werthpapiere in Abzug gebracht, sodaß bei $3\frac{1}{2}$ prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur** $1\frac{1}{2}$% beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat einmal 1% und 7 Jahre lang den gleichen Satz an diesen Fonds zu entrichten.

Wird eine Lebensversicherungs-Police des Vereins mit verpfändet, dann ermäßigt sich der einmalige Beitrag zum Kautionsfonds von 4% auf 3%, oder es sind an Stelle des einmaligen Beitrages nur 6 Jahre lang 1% Beitrag zu leisten.

Die **Erste Berliner Kautionsgesellschaft,** welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich** $6\frac{1}{2}$% **Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von $1\frac{1}{2}$%. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, sodaß außer der Abschlußprovision das **Entgelt für die Kautionsleistung noch** $3\frac{1}{2}$% beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preussischen Beamten-Vereins in Hannover.

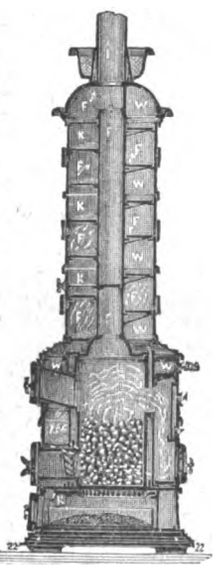
Circulir- und Spiralofen

„Victoria"

auf Dauerbrand eingerichtet

für grosse Räume, wie Werkstätten, Wartesäle, Turnhallen, Lokomotiv-Schuppen etc. auch in glatt.

Billigste Heizung.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Geringer Kohlenverbrauch.
Durchdringende Luftcirculation und Fussbodenwärme.



Die Victoria-Oefen werden in 5 Grössen hergestellt und erhöht die grösste Nummer die Temperatur eines Raumes von 3200 Cubikmeter um 10° Cels.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei
Leipzig-Plagwitz, 24.

Bestellungen auf die vorzügliche **kartographische Darstellung** der

Neuorganisation der Preuss. Staatsbahnen

nebst vollständigem **Verzeichniß der Stationen und Haltestellen**

unter genauer Angabe der zuständigen Direktion

von **Dr. W. Koch** und **C. Opitz**

vermitteln wir umgehend zum Preise von 1,60 Mk. (einschließl. Porto für Frankozusendung).

Leipzig, Dörrienstraße 3.

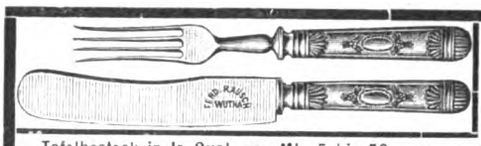
Geschäftsstelle der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,

bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.



Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir-u. Emaillewaar., Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert

Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. 5 bis 50.

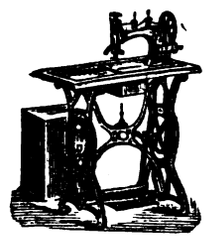
Ferd. Rausch-Wutha, Thür.

Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.

Katalog umsonst und postfrei.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.**
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Gensingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Stations-Assistent

Bez. Köln wünscht Familienverh. halb. **Tausch** mit Kollegen Bez. Hannover. Reflektant wird Station am Ober- oder Nieder-Rhein anheim gestellt. Off. unter C. 241 an die Exp. d. Bl.

Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.60	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Pianinos
von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Digitized by Google

Nr. 40. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 1. Oktober 1896. München.

Preisausschreiben.

Der unterzeichnete Verlag nimmt zur Veröffentlichung im 3. Jahrgange des **Deutschen Flügelrad-Kalenders** (1898), herausgegeben für die Familien Deutscher Eisenbahner,

Erzählungen und Humoresken aus dem Eisenbahnleben

an und setzt zum Zwecke der Erlangung guter Originalarbeiten, welche außerdem mit dem üblichen Druckhonorar bezahlt werden, folgende Preise fest: **ein I. Preis 100 Mark, ein II. Preis 60 Mark und ein III. Preis 30 Mark.**

Die Einsendung der Arbeiten muß bis zum 1. Februar 1897 erfolgen, und zwar in verschlossenem, mit Motto versehenem Briefumschlag, gerichtet an die Schriftleitung der Deutschen Verkehrs-Blätter (Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung), Leipzig, Dörrienstraße Nr. 3. — Ein vor der Veröffentlichung zu nennender Ausschuß wird im Verein mit genannter Schriftleitung die Prüfung der Arbeiten vornehmen und dann die Preisvertheilung im Laufe des Monats Februar 1897 in den Deutschen Verkehrs-Blättern angekündigt werden. Die Arbeiten werden Eigenthum des Verlags.

Bei den obigen günstigen Bedingungen ist zu erwarten, daß die Betheiligung an diesem Wettbewerbe unter den Erzähler- und Dichtertalenten unserer Eisenbahner eine recht rege sein wird.

Leipzig, Dörrienstraße Nr. 3. **Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.**

Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels.

(Fortsetzung.)

Der in dem Auftreten von Mangel an Bremsen bei den Güterzügen bezeichnete Uebelstand dürfte die Frage als berechtigt erscheinen lassen, ob der heutige Prozentsatz an Bremswagen auch dem Bedürfniß genügt und ob jede Vereinsverwaltung bestrebt ist, sich bei der Bemessung der Zahl der herzustellenden Bremswagen nicht lediglich ihr eigenes Verwaltungsgebiet, sondern das ganze Vereinsgebiet als Maßstab dienen zu lassen.

Aehnlich liegen die Verhältnisse in Bezug auf den Radstand und die sonstige Bauart der Wagen. Wie häufig kommt es nicht vor, daß die Wagen auf Uebergangsstationen angehalten und umgeladen werden müssen, weil die Strecke, auf welche der Wagen überzugehen hat, für den betreffenden Radstand nicht zulässig ist. Ein anderer Uebelstand besteht darin, daß auf Durchgangsstationen, namentlich auf den kleineren, offene Güterwagen deshalb abgesetzt und für den nächsten Zug zurückbehalten werden müssen, weil die schweren Einsatzbordwände von den wenigen Arbeitskräften während des Zugaufenthaltes nicht herausgehoben werden können, um schwere Fässer oder andere schwere Gegenstände entladen zu können.*) Solche Fälle könnten dadurch vermieden oder doch verringert werden, daß jeder offene Wagen durchweg mit einer mittleren Fallbordwand, die leicht zu hantiren ist, versehen würde.

Auch bei den bedeckten Wagen tritt nicht selten der Fall ein, daß sie auf den kleineren Stationen einen unberechneten langen Aufenthalt erleiden, wenn für sie darin Gegenstände von solcher Schwere verladen sind, daß die Arbeitskräfte nicht hinreichen, um im Zuge ohne Verspätung die Entladung bewirken zu können. Dann muß der Wagen aus dem Zuge heraus- und an den Güterboden oder eine sonst geeignete Stelle gebracht

*) Ueberhaupt sollte dem Verladewesen verwaltungsseitig eine größere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die englischen Einrichtungen dürften in dieser Richtung doch mustergiltig sein.

Digitized by Google

werden; die Folge aber ist, daß der Wagen sowohl, als auch die übrigen darin verladenen Güter, die nach dahinter gelegenen Stationen bestimmt sind, in ihrem Laufe aufgehalten werden. Derselbe Fall tritt ein, wenn bedeckte Güterwagen mit Gütern voll geladen sind, daß die Unterwegsstationen nur mit großer Mühe ihre Güter herauszubringen vermögen. Dann heißt es, um erhebliche Aufenthaltsüberschreitungen zu vermeiden, einfach, den Wagen absetzen. Die Verladestationen würden die Schwierigkeit des Ausladens für die an der Zugsstrecke gelegenen Ausladestationen gewiß oft gern berücksichtigen und sich von ihren praktischen Erfahrungen bei der Verladung leiten lassen, wenn ihnen in dieser Hinsicht mehr freie Hand gelassen wäre, d. h. wenn sie der Kontrole über die Ausnützung der Wagen weniger scharf unterworfen wären. Bei allem Vortheil, den das Zusammenladen vieler Güter nach vielen Stationen in Bezug auf die Ausnützung der Wagen hat, darf doch nicht vergessen werden, daß, je weniger einer Station beladene Wagen zugeführt werden, desto mehr muß sie leere zum Verladen der bei ihr aufgegebenen Güter anfordern. Daraus geht hervor, daß die Normirung des Ladegewichts bei Abfertigung eines Wagens die Wagenausnützung im Allgemeinen kaum erhöhen dürfte. Alle die bezeichneten Fälle, in denen die Beschleunigung des Wagenumlaufs gehemmt wird, erscheinen im Einzelnen klein und unbedeutend, in der Gesammtheit eines großen Verkehrsgebietes wirken sie aber doch mächtig. Es fragt sich daher, ob es nicht gerathen wäre, erst den kleinen Ursachen des langsamen Wagenumlaufs nachzuspüren und sie zu beseitigen, ehe an große Reformen, durch welche jene schließlich ja doch nicht aus der Welt geschafft würden, herangegangen wird.

Unter „großen Reformen" wollen jedoch nur diejenigen Einrichtungen verstanden werden, welche mit bedeutenden Schwierigkeiten und großen Geldopfern verbunden sind.

Darunter dürfte z. B. nicht die Bessergestaltung der Güterzugsfahrpläne zu zählen sein. In dieser erblicken wir zunächst den Hauptfaktor für Erreichung eines schnelleren Wagenumlaufs. Es sollten in dieser Hinsicht Einrichtungen geschaffen werden, durch welche ermöglicht wird, daß diejenigen beladenen und leeren Wagen, welche einen weiten Weg zurückzulegen haben, nicht alle die vielen und langen Stationsaufenthalte erleiden, müssen, die in Rücksicht auf die auf Zwischenstationen abzusetzenden und aufzunehmenden Wagen vorgesehen sind, und zwar nach dem Grundsatze, daß eben auch hier Zeit Geld ist. Zu diesem Zwecke sollte mit der jetzigen Gebahrung, daß es für Güterzüge nur in besonderen Ausnahmefällen ein aufenthaltloses Durchfahren von Stationen giebt, daß ferner fast jeder Güterzug nicht nur zur Aufnahme und zum Absetzen von Wagen, sondern auch zur Besorgung des Rangirdienstes auf allen Zwischenstationen bestimmt ist, gebrochen werden. Sind doch durch dieses Gebahren alle die sogenannten direkten Wagen, das sind diejenigen, welche von der Zuganfangsstation bis zur Zugendstation zu laufen haben, dazu verurtheilt, alle die langen Aufenthalte, die innerhalb eines Zugkurses zu den oben benannten Zwecken im Fahrplan vorgesehen sind, zu erleiden und dadurch unverhältnißmäßig lange unterwegs zu sein. Sollten sich, um solchem Nachtheil zu begegnen, nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten Einrichtungen treffen lassen, nach denen auf Grund des Bedürfnisses direkte Güterzüge, bei manchen Verwaltungen Transito-Güterzüge genannt, eingeführt würden, die von Hause aus nur Wagen für die Zugsendstation führten? Unterwegs dürften diese auf den größeren Zwischenstationen zum Zwecke der Aufnahme von Wagen nur dann aufgehalten werden, wenn der Zug noch Belastung aufnehmen kann. Dadurch könnte ein solcher Zug alle kleinen und mittleren Stationen ohne Aufenthalt durchfahren. Gerade in diesem Umstande dürfte ein wesentliches Moment zur Beschleunigung der Güterzüge zu ersehen sein, weniger in der Erhöhung ihrer Fahrgeschwindigkeit, die ja ohnehin unter der jetzigen Fahrplangestalt durch die plan- und nichtplanmäßigen Stationsaufenthalte in ihrer Wirkung ganz bedeutend herabgedrückt würde, abgesehen von den sonstigen Nachtheilen, wie wir sie oben kennen gelernt haben, und vielleicht auch in ihrer nachtheiligen Wirkung auf die Betriebssicherheit; denn es fragt sich doch auch bei der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, ob die Beschaffenheit aller Güterwagen durchweg eine große Fahrgeschwindigkeit verträgt. Man kann hierbei unter Anderem den einen Umstand nicht ganz außer Betracht lassen, daß bei dem gewaltigen Umfange des Güterwagenverkehrs der Durchsicht der Wagen in Bezug auf eintretende Schadhaftigkeiten und dergl. kaum die Aufmerksamkeit zugewendet werden kann, die man den Wagen in schnellfahrenden Zügen angedeihen lassen muß. Auch der bauliche Zustand der Güterwagen im Allgemeinen dürfte bei der Fahrgeschwindigkeit ein Wort mitsprechen, denn es ist zu berücksichtigen, daß in den Güterzügen Wagen aus aller Herren Länder mit gar verschiedener Bauart in ihren einzelnen Theilen, laufen, wovon sich der eine mehr, der andere weniger für erhebliche Geschwindigkeiten eignet, auch das dazu verwendete Material, dessen innerer Werth schwerlich durch bloße Besichtigung von außen von den Wagenrevisoren erkannt werden kann, dürfte, weil an Güte nicht bei den Wagen aller Verwaltungen das gleiche, mit zu berücksichtigen sein. Da nicht bloß Wagen der Vereinsverwaltungen, sondern auch solche außerdeutscher Verwaltungen kursiren, so möchte man auch fragen, ob in klimatischer Hinsicht (?) das im warmen Süden zur Verwendung kommende Material den starken Kältegraden des Nordens, auch in jeder Hinsicht gewachsen ist. Ein Hinweis auf den internationalen

Die österreichische Kaiserfamilie auf der Reise.

Den Eisenbahnfahrten der Allerhöchsten Herrschaften aller Länder wendet sich mehr und mehr das allgemeine Interesse zu. Es ist nicht etwa Neugierde oder Indiscretion, was die Leute veranlaßt, zu erfahren, wie beispielsweise „ihr Kaiser" auf der Eisenbahn fährt, nein, weit eher könnte man es mit Antheilnahme bezeichnen. Denn eine Art Beruhigung überkommt auch den „kleinen Mann", wenn er weiß: „sein Kaiser", „sein König" wird auf der Reise behütet und geschützt, so weit als Menschenwitz und Menschenverstand dabei in Frage kommen. Etwas Anderes natürlich wird es sein, wenn plötzlich eintretende elementare Gewalten ihr Machtwort sprechen, gegen diese kämpfen selbst wir schwachen Menschen vergebens. Das lehren uns am eindringlichsten die Schiffsunfälle: das bestgebaute, solideste Panzerschiff, der größte, mit den neuesten technischen Erfindungen versehene Passagierdamfer, Schiffe, die uns Landratten unzerstörbar erscheinen — sie zerschellen, wenn Meereswogen sie an's Felsenriff schleudern, in Atome und mit „Mann und Maus," um in der Schiffersprache zu reden, gehen alle zu Grunde. Genau so ist es auf der Eisenbahn. Der mit allen Sicherheitsvorrichtungen und mit den am besten funktionirenden Bremsen ausgestattete Zug wird trotz des zuverlässigsten Führers und ungehindert aller getroffenen Vorsichtsmaßregeln dem Verhängniß nicht entgehen, wenn plötzlich niedersausende Wolkenbrüche den Eisenbahndamm unterspülen, so daß Dammrutschungen die unausbleibliche Folge davon sind. Oder wenn bei der Durchfahrt durch eine Schlucht sich Felsmassen lösen, die unmittelbar vor der Lokomotive des dahinrasenden Zuges niederfallend, diesen zur Entgleisung bringen. Das sind elementare Gewalten und wenn bei dem Einbruch derselben oft auf wunderbare Weise die reisenden Menschen dem Verderben entrinnen, dann ist dies nur einem göttlichen Walten zu danken.

Die rastlos vorwärtsschreitende Technik auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist unablässig bemüht, Neues zu erfinden, um die Verheerungen an rollendem Material bei Eisenbahnzusammenstößen möglichst abzuschwächen. Denn je mehr Materialschaden, desto mehr Verluste an Menschen. Eine alte Erfahrung bei Unfällen auf der Eisenbahn lehrt, daß die gräßlichsten Verstümmelungen durch Eisen- und Holztheile der zertrümmerten Wagen verursacht werden, sind die Wagen mehrachsig und lang und damit schwerer und kompakter gebaut, so wird der Zusammenstoß lange nicht die verheerenden Wirkungen erzeugen, wie dies der Fall sein würde, wenn beispielsweise der Eisenbahnzug aus nur zweiachsigen leichtgebauten Wagen dritter Klasse bestände. Denn wiederum lehrt die Unfallstatistik, daß bei Schnellzügen mit großen, schweren Durchgangswagen, zwischen denen vielleicht noch die äußerst solid gebauten Wagen der „Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft" liefen, der Materialschaden und damit der Verlust an Menschenleben lange nicht ein so großer war, als wenn beispielsweise ein Sonntagsvergnügungszug, der aus Wagen zweiter und dritter Klasse und Güte zusammengesetzt war, karambolirte.

Diesem Umstande wird neuerdings bei dem Bau von Hofzügen in vollem Maße Rechnung getragen. Es bestätigt dies der Hofzug

Digitized by Google

Schnellzugverkehr dürfte nicht als Gegenbeweis dienen können, denn für diesen Zweck werden die Personenwagen besonders gebaut oder ausgesucht.

Folgen wir weiter dem Gedanken an die Einführung direkter Güterzüge, so lenkt sich unsere Aufmerksamkeit zunächst auf die Thatsache, daß, je größer die Entfernung zwischen Anfangs- und Endstation eines Zuges, desto größer der Nutzen für den schnelleren Wagenumlauf, demzufolge für die Wagenausnützung und nicht zuletzt für die Verminderung des Rangirgeschäftes, weil eine Anzahl Uebergänge, welche in kurzen Zugskursen enthalten sind, wegfallen. Wenn z. B. in Dresden ein Güterzug direkt auf Station Hof abgefertigt wird und dieser, sofern nicht volle Belastung für die Endstation vorhanden ist, nur auf Hauptstationen Wagen aufnimmt, so wird nicht bloß dadurch, daß er auf den vielen kleineren Zwischenstationen nicht hält, viel an Zeit gewonnen, sondern es wird auch noch die lange Uebergangszeit auf den jetzigen Zugsendstationen Chemnitz und Zwickau bezw. Reichenbach i. V. erspart. Nun denke man sich einmal eine solche Einrichtung über alle Hauptstrecken eines großen Netzes durchgeführt und vergleiche damit unsere heutigen kurzen Zugskurse, so wird man unschwer zu dem Schlusse gelangen, daß sich aus der Taktik unseres Güterzugsverkehrs ein Nachtheil für den beschleunigten Wagenumlauf insofern herausgebildet hat, als im Laufe der Zeit mit der allmähligen Entstehung neuer Linien, jedenfalls ganz unwillkürlich zuviel Uebergänge entstanden, mit einem Wort, daß wir hier nicht mit der Entwickelung der Verkehrsverhältnisse fortgeschritten sind. Dabei kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß diese vielen Uebergänge nicht allein die Wurzel des Uebels in dem Wagenmangel mit Rücksicht auf die durch sie bedingte Uebergangszeit bilden, sondern daß sie auch einen großen Theil der Schuld an dem herrschenden Platzmangel auf Uebergangsbahnhöfen und der deshalb nothwendig werdenden vielen Erweiterungsbauten derselben tragen, besonders dürfte dies zutreffen bei solchen Bahnhöfen, wo die Größe des Ortsverkehrs in gar keinem Verhältniß steht zu dem großen Umfange der Gleis- und sonstigen Anlagen.

Es giebt so viele Zugkurse, bei denen ein direkter Wagen, kaum daß er die Anfangsstation verlassen hat, schon wieder in die Endstation einläuft und nun daselbst verhältnißmäßig lange auf seine Weiterbeförderung warten muß. Wiederholt sich nun dieser Fall während der Reise eines Wagens mehrmals, so ist es ja gar kein Wunder, wenn seine durchschnittliche Ausnützung infolge der Langsamkeit seiner Beförderung sich zu einer fabelhaft geringen gestaltet.

Hier also, glauben wir, dürfte der Hebel zu einer Reform des Güterzugverkehrs einzusetzen sein, und zwar in Verbindung mit der Einrichtung, mehr als bisher Güterzüge, bei Nacht verkehren zu lassen. Für den Verkehr bei Nacht eigneten sich insbesondere die vorgeschlagenen „direkten" Züge, weil ihre Abfertigung infolge des Umstandes, daß sie die kleineren Stationen ohne Aufenthalt durchfahren und das Ein- und Ausladen von Gütern wegfallen würde, sowie auch erhebliche Rangirmanipulationen auf denjenigen größeren Stationen, auf welchen Wagen aufzunehmen sind, nicht damit verbunden wären, sich wesentlich einfach gestaltete und deshalb keine hohen Anforderungen in Bezug auf die Zahl der Dienstpersonen beim Nachtdienste stellte.

Unerachtet des Verkehres dieser direkten Güterzüge, die, wie schon erwähnt, möglichst weite Strecken zu durchfahren hätten, sollten ferner bei Nacht auf Strecken, wo sich direkte Züge nicht einführen lassen, Güterzüge eingelegt werden, die keine Ausladewagen, in der Hauptsache vielmehr nur Ladungsgüter oder auch Stückgutwagen, die auf nur eine Station formirt sind, führen. Wenn in dieser Weise die Nachtzeit für die Beförderung von geschlossenen Ladungen ausgenützt würde, so entfiele erstens die durch den Nachtlauf gewonnene Zeit auf das Entladen am Tage und es stünde weiter der Vortheil zu erwarten, daß sich am Tage die Güterzüge nicht über die Maßen lang und dadurch schwerfällig gestalteten; auch würde dadurch eine leichtere Beweglichkeit in der Abwickelung des Güter- und Personenverkehrs am Tage erreicht und vermieden werden, daß sich auf verkehrsreichen Strecken, wo jetzt noch Nachtruhe herrscht, der Gesammtverkehr in den Tagesstunden im Uebermaß zusammendrängt.

An eine größere Zuhilfenahme der Nachtzeit für den Verkehr von Güterzügen auf Strecken ohne eigentlichen Nachtdienst geht man jedenfalls deshalb schwer heran, weil man fürchtet, es werden dadurch die Betriebskosten bedeutend höher. Abgesehen davon, daß die stete Zunahme des Verkehrs früher oder später doch zur größeren Inanspruchnahme der Nachtzeit drängen wird, ja man möchte sagen, es nachgerade schon die höchste Zeit dazu ist, käme es in Betreff dieses Punktes zunächst doch erst auf einen Versuch an. Wie ein Blick auf den Fahrplan lehrt, reicht auf den meisten solcher Strecken der sogenannte Tagesdienst ohnehin bis spät in die Nacht hinein und beginnt früh wieder so zeitig, daß er auf vielen Stationen oft nur wenige Stunden bei Nacht unterbrochen ist. Fallen nun in diese Ruhepause, sagen wir, zwei Güterzüge, so ist zu berücksichtigen, daß der Dienst bei diesen Zügen auf den Stationen, die ohne Aufenthalt durchfahren werden, von zwei Personen leicht verrichtet werden könnte und auf den Stationen, wo Wagen aufzunehmen oder abzusetzen sind, würde auch mit sehr wenig Personal auszukommen sein, weil erstens die aufzunehmenden Wagen beim Tagesdienst abgangsbereit zu stellen wären, so daß nur die einfachste Ver-

---

ges deutschen Kaisers, dessen einzelne Wagen zu den schwersten gehören, die sich im Eisenbahnbetriebe befinden, ferner der Hofzug des russischen Kaisers, der nach dem Eisenbahnunfall bei Borki nach allen Regeln technischer Kunst umgebaut wurde. Dabei macht aber die Zusammensetzung der einzelnen Wagen in das Ganze durchaus keinen ungefälligen Eindruck, wer von den Eisenbahnbeamten Gelegenheit hatte, den in blau und gold gehaltenen Zug des deutschen Kaisers auf den Schienen dahineilen zu sehen, wird dies bestätigen können.

Alle diese Hofzüge sind aber neuerdings übertroffen worden durch das genialste Produkt auf diesem Gebiete: den Hofzug des österreichischen Kaiserpaares. Was irgend die Eisenbahnbaukunst zu leisten im Stande war, sei es in technischer, künstlerischer oder luxuriöser Ausstattung, das ist hier geleistet worden. Der aus fünf Wagen bestehende Zug, in dunkelgrün gehalten, ist wohl das Vollkommenste, was man in dieser Beziehung zu sehen bekommen hat. Dieser neueste Hofzug setzt sich zusammen aus dem Wagen des Kaisers, aus dem Wagen der Kaiserin, zwei Wagen für die Suiten und aus einem Speisewagen. Diesen fünf neuen Wagen gesellen sich hinzu ein Küchen- und Servirwagen, die dem ausrangirten alten Hofzuge entnommen sind, die aber vollständig neue elektrische Beleuchtung und telegraphische Signalapparate erhalten haben. Die äußere Gestaltung der Wagen macht einen ebenso gediegenen wie vornehmen Eindruck, die Grundfarbe ist dunkelgrün, doch sind die einzelnen Abtheilungen durch breite Goldleisten von außen sichtbar. Einen besonderen Schmuck hat der Wagen des Kaisers erhalten. Unter den breiten Spiegelfenstern des Salons ist in feuervergoldeter Goldbronze und Emaille das große ungarische Wappen, im Herzschilde das roth-weiße Hauswappen des Kaisers — der gekrönte Löwe und die drei silbernen Lerchen — in Hochrelief angebracht und über diesem schwebt, von Engeln gehalten, die ungarische Krone. Der neue Hofzug des österreichischen Kaiserpaares stammt nämlich von den Ungarn, welche ihn dem Kaiser zum Geschenk machten, und wurde erstmalig benutzt anläßlich der Millenniumsfeier in Budapest. Als äußeren Schmuck haben weiter die drei mittlern Fenster reiche Guirlandenverzierung aus Goldbronze, während unter zweien dieser Fenster der lorbeerumrankte kaiserliche Namenszug sichtbar ist. Wenn die allerhöchsten Herrschaften einfache Reisen unternehmen, dann wird diese herrliche Außenansicht der Wagen verdeckt durch eine eingeschobene schmucklose Wagenwand. Diese Metamorphose vollzieht sich auf die einfachste Weise. Die beiden kaiserlichen Wagen ruhen auf sechs verstellbaren Achsen, die Wagen des Gefolges und die übrigen Wagen haben dagegen nur je 4 Achsen. Die Schwere des kaiserlichen Wagens beträgt $41\frac{1}{2}$ Tonnen, er ist auf zahlreichen Spiralfedern aufgesetzt, die in Achsenhöhe derart angebracht sind, daß sie von außen wenig sichtbar, gleichwohl von den Eisenbahnbeamten aber jederzeit revidirt werden können. Durch diese Einrichtung ist ein Schwanken des Wagens so gut wie ausgeschlossen, der hohe Insasse kann wie im Arbeitszimmer oder im Salon der Wiener Hofburg ungestört arbeiten u. s. w. Daß das Innere mit allem fürstlichen Komfort ausgestattet ist, bedarf keiner Erwähnung. Ehe man in den Salon des Kaisers gelangt, ist eine Art Vorhalle zu durchschreiten, diese Vorhalle führt in das Zimmer

Digitized by Google

schubleistung nothwendig wäre und zweitens das Zugbegleitpersonal mit Hand anzulegen haben würde.

Etwas anders liegen aber die Verhältnisse bei der Bahnbewachung. Dort würden Theilstrecken, auf welche während der Ruhezeit ein oder zwei Nachtgüterzüge entfallen, permanenten Dienst erfordern. Indessen möchten wir zu diesem Punkte fragen: wenn es auf Nebenbahnen gestattet ist, daß die Züge bei Tag wie bei Nacht bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde ohne Bewachung der Bahnübergänge verkehren, sollte da nicht auf gesetzlichem Wege zu erreichen sein, daß auch auf Hauptbahnstrecken wenig belebte Bahnübergänge zu den späteren Nachtstunden für den Verkehr von Güterzügen mit höchstens 25 km Fahrgeschwindigkeit in der Stunde nicht bewacht zu werden brauchte? Wenn nicht, so dürfte durch geschickte Anordnung des Fahrplans zu erzielen sein, daß sich die Kosten der Bahnbewachung in mäßigen Grenzen halten, so daß diese durch die Vortheile, die dem Betriebe im Allgemeinen aus einer solchen Einrichtung erwüchsen, reichlich aufgewogen würden.

Ob eine Vermehrung des Fahrpersonals und der Lokomotiven infolge Einlegung von mehr Nachtgüterzügen einzutreten hätte, fragt sich sehr, wenn damit zugleich eine durchgreifende Neuordnung des Güterzugverkehrs Platz griffe. Man vergegenwärtige sich nur einmal, wie viele Stunden unter den jetzigen Fahrplanverhältnissen mit ihren vielen kurzen Zugkursen ein großer Theil des Zugpersonals nutzlos auf den vielen Zugübergangsstationen zubringt, ohne daß der geleistete Dienst auch wirklich als eine Ruhepause angesehen werden kann! Und in gleichem Verhältniß steht die Ausnutzung der Lokomotivkräfte. Unsere heutige Güterzugsordnung bringt es mit sich, daß beim Fahrdienste auf der einen Seite übermäßige Anstrengung, auf der andern große Bequemlichkeit herrscht. Wenn man hier zu einem Ausgleiche schreiten wollte, würde es sich wohl zeigen, daß die Durchführbarkeit der Nachtgüterzüge nicht an dem Mangel an Fahrpersonal und Maschinenkräften scheiterte. In Bezug auf die Gebahrung des Güterzugverkehrs auf den verkehrsreichen Linien denken wir uns die Einrichtung, daß neben den direkten Zügen Züge mit kürzerem Kurse verkehren. Nennen wir diese Lokalgüterzüge. Die würden dazu dienen, den Verkehr der Zwischenstationen unter sich, d. h. zwischen denjenigen Stationen einer Linie, die zwischen der Anfangs- und Endstation des Zuges liegen, zu vermitteln. Infolgedessen führten sie neben den für die Zwischenstationen bestimmten Wagenladungen die Ausladewagen, denen die Dienstsprache der Eisenbahner die Bezeichnung „Matschwagen" beigelegt hat; für solche Züge mußte der Aufenthalt auf den Stationen reichlich bemessen werden, damit das Aus- und Einladegeschäft ordnungsgemäß und ohne Ueberstürzung, ebenso das Rangirgeschäft mit der erforderlichen Ruhe und Umsicht durchgeführt werden kann. Die von einem solchen Lokalgüterzuge aufzunehmenden direkten Wagen würden auf der Zugsendstation für den nächsten direkten Güterzug, wo ein solcher verkehrt, bereit gestellt. Daß diese Wagen daselbst keine lange Uebergangszeit zu erleiden haben, müßte planmäßig vorgesehen sein.

Infolge der Trennung der Güterzüge in direkte und lokale würde sich erzielen lassen, die Länge der Lokalzüge in mäßigen Grenzen zu halten, was von großem Vortheil beim Aus- und Einladen der Güter, beim Rangiren, sowie für die pünktliche Abfertigung der Züge überhaupt wäre. Lange Güterzüge wirken hemmend auf die Abfertigung ein. Namentlich zeigt sich dieser Uebelstand auf den kleineren Stationen, wo die Gleisanlagen nicht für lange Züge geschaffen sind. Hieraus geht hervor, daß schon die Rücksicht auf die Verhältnisse kleinerer Stationen und im weiteren Sinne die Rücksicht auf die Betriebssicherheit eine Aenderung im Güterzugsverkehr erheischt. (Forts. folgt.)

Prüfungszeugnisse in Amerika.

Im Jahre 1893 hat der gegenwärtige Herr Generaldirektor der bayerischen Staatseisenbahnen von Ebermayer mit den Herren Betriebsingenieur Ehrne von Melchthal und Abtheilungs-Maschineningenieur Zehender im Auftrage der bayerischen Staatsregierung eine Reise nach Amerika unternommen, um die Kolumbische Weltausstellung zu besuchen und um die amerikanischen Eisenbahnverhältnisse zu studieren. Ueber die Ergebnisse liegt nach Nr. 234 der Allgemeinen Zeitung ein eingehender Bericht in zwei Bänden vor.

Auf eine Nachfrage erfuhren wir, daß das Werk im Buchhandel nicht zu haben, daß es als Manuskript gedruckt und nur den bayerischen Eisenbahnbeamten und den außerbayerischen Eisenbahndirektoren zugängig gemacht worden sei. Wir möchten diese Beschränkung in der Verbreitung dieses Werkes bedauern. Die Eisenbahnfachliteratur hat wahrlich keinen Ueberfluß an gediegenen, zum Nachdenken und Nacheifern anregenden Büchern. Schon aus der in jenem Berichte mitgetheilten Inhaltsübersicht ergiebt sich, daß das Buch hierzu reichlich Gelegenheit bietet. Es sind darin behandelt: 1) die Organisation der Bahnen mit der ganzen Einrichtung ihrer Verwaltung und mit Angabe ihres Personals; 2) die Bahnanlage mit Projektion, Ober- und Unterbau, Kunstbauten, besondere Anlagen und Einrichtungen aller Art, Telegraphenlinien, Blocksystem, Trajektanlagen; 3) die Fahrbetriebsmittel, darunter die verschiedenen Lokomotiven und ihre Anordnung auf den verschiedenen Bahnen, dann die vielerlei Wagen, ihr Bau, ihre Heizung und Beleuchtung, Schneepflüge, Dampframmen, Krahnwagen; 4) die Werk-

---

des Generaladjutanten und ist dieses durchschritten, dann erst öffnet sich die Thüre zum Gemach des Kaisers. Die Vorhalle ist vollständig schmucklos gehalten, wenn hier irgend etwas von Eleganz zeugt, so sind es die aus Eichenholz und Lederverkleidung gefertigten Wände und die Decke, ferner der kostbare Teppich, Spiegel und zwei künstlerisch geschnitzte ungarische Wappen, deren Krone wiederum Engelsgestalten flankiren. Imponirender ist bereits das Zimmer (Wagenabtheil) des ersten Generaladjutanten. Hier ist das Mobiliar und die Wandverkleidung aus grünem Tuch, während Vorhänge und Portièren dunkelgrüner Plüsch repräsentirt, zu dem sich der reich gestickte, in heller Seide gehaltene Plafond, sowie der kostbare Schreibtisch mit vergoldeter Ausstattung vortheilhaft abheben. Zu diesem Zimmer gehören noch ein kleiner Schlafraum und eine Toilette.

Ist das Zimmer des Generaladjutanten durchschritten, dann öffnet sich die Thüre zum Salon des Kaisers. Der Glückliche, welchem es vergönnt ist, einen Blick in diesen geheiligten Raum zu werfen, glaubt im Augenblick sich sonstwo, nur nicht in einem Eisenbahnzuge zu befinden. Hier athmet alles majestätische Erhabenheit und es will dem Beschauer nicht in den Sinn, daß diese Herrlichkeit auf dem engbegrenzten Raume weniger Eisenbahnwagenachsen untergebracht werden kann. Die Vertheilung des Mobiliars und aller sonstigen Gegenstände in dem Salon ist mit Geschmack und vielem Geschick erfolgt, bei aller Vornehmheit und einer fürstlichen Ausstattung kann man doch nicht von Ueberladung sprechen, es befindet sich ein jedes Stück am rechten Platze. Von wunderbarer Pracht zeugen die Vorhänge aus schwerstem dunkelgrünen Seidenplüsch und prächtiger Stickerei, ebenso die Möbel, die mit dunklem Plüsch überzogen sind, unterbrochen von grünem, mit Handstickereien versehenen Tuch. Der Plafond im Mittelfelde ist reich gestickt. Eine Arbeit von größtem künstlerischen Werthe sind die eingelegten Holzverzierungen an den Thüren und sonstigem Getäfel, wobei vorwiegend die seltensten Holzarten wie Ahorn, Pitche-Pine, Nußbaum, Esche, Ebenholz und auch Birnbaum und Eiche verwendet wurden. Die Einlagen in dem Mobiliar, Jagd- und Waffentrophäen darstellend, sind aus purem Gold und Silber, sowie aus Perlmutter, Elfenbein und Schildkrot gefertigt. Die Langseiten des inneren Raumes setzen sich zusammen aus Nußtäfelung, in diese Langseiten sind Nischen eingelassen, in welchen kostbare Lampen aus Majolika stehen. Den Arbeitstisch des Monarchen ziert eine große Schreibmappe mit kaiserlichem Namenszug, Schreibständer, elektrische Lampen u. v. a. m. sind aus schwerer Goldbronze gefertigt. Ventilationseinrichtungen, elektrische Glockenleitungen, selbstthätige Bremseinrichtungen u. s. w. vervollständigen die Ausstattung des kaiserlichen Salons. Vermittelst einer sinnreichen elektrischen Konstruktion ist der Monarch im Stande, nicht nur die Adjutanten und die zum Gefolge gehörenden Personen sofort zu sich zu bescheiden, auch der zugführende Oberschaffner kann sofort auf das elektrische Signal hin zum Kaiser beordert werden.

Im unmittelbaren Zusammenhange mit dem Salon steht das Schlafzimmer des Kaisers. Auch hier ist Alles getäfelt und den Plafond zieren Goldstickereien. Die Fenster des Schlafzimmers werden, wenn der kaiserliche Herr sich zur Ruhe begiebt, durch

Digitized by Google

stätten; 5) der Bahnbetrieb, die Reise- und Fahrgeschwindigkeit, Stations- und Rangirdienst, Bahnunterhaltung und Bahnverkehr; 6) Dienstzeiten, Gehälter, Löhne, Versicherungen und Vereinigungen. Nach jenem Berichte seien hier einige „Schlußbetrachtungen des Herrn Generaldirektors von Ebermayer mitgetheilt: „Die ganze amerikanische Lebensanschauung wird im hohen Grade beherrscht von der Idee der völligen politischen und sozialen Gleichheit aller Bürger, einer Idee, die in viel höherem Grade der Gesammtheit aller Amerikaner in Fleisch und Blut übergegangen ist, als man es in Europa bei den in dieser Beziehung vorgeschrittensten Völkern — die Franzosen und die Schweizer in keiner Weise ausgenommen — findet. Man kann manche Eigenthümlichkeiten auch in der ganzen Organisation des Eisenbahnwesens sich nur schwer erklären, wenn man nicht dieses Grundzugs amerikanischer Anschauungsweise sich bewußt bleibt. . . . Ein anderer uns etwas fremdartiger Grundzug amerikanischer Anschauung ist der Wegfall fast jedes Unterschiedes in der Werthschätzung der Arbeit, ob diese eine geistige oder körperliche sei. Während bei uns für einen Geistesarbeiter körperliche Lohnarbeit als ausgeschlossen gelten darf, weil eine solche das Ansehen des Betreffenden schädigen würde, thut diese seinem Ansehen in Amerika, nach dem allgemein für jede Art von Arbeit anerkannten Grundsatze: „Arbeit schändet nicht", auch nicht den geringsten Eintrag, und der gebildetste Mann kann, sofern er unbemittelt ist und sich die Subsistenzmittel nicht durch geistige Arbeit zu verschaffen weiß, diese durch körperliche Arbeit nebenbei erwerben, ohne daß ihm daraus der geringste Vorwurf erwächst oder die Achtung Anderer vor ihm beeinträchtigt wird. . . . Dem intelligenten Bremser steht die Carrière zum General-Manager (Generaldirektor) mindestens ebenso offen, als dem studiertesten Bureauarbeiter. Aeußerst lehrreich ist in dieser Beziehung eine Zusammenstellung über die Herkunft von 128 Generaldirektoren der verschiedenen amerikanischen Eisenbahngesellschaften, welche ergiebt, daß nur 23 derselben ihre Eisenbahnlaufbahn gleich in höheren Stellen begonnen haben, während 105 von der Pike auf dienten. Von diesen 105 sind 31 aus dem Schreibgehilfenpersonal und zwar fast immer aus solchen der Verkehrsabtheilung und des Personenbeförderungsdienstes hervorgegangen, 29 waren frühere Ingenieure, welche sich aber ihren Weg als Meßburschen oder durch andere verhältnißmäßig niedere Dienstleistungen erst bahnen mußten, 7 Lehrlinge und Arbeiter im Werkstättendienste, 14 Telegraphisten, 12 Stationsagenten, 10 Bremser und je einer Kondukteur und Packer. Hieraus ist auch schon zu entnehmen, daß auf Examina in Amerika ein sehr geringer Werth gelegt wird; die praktische Bewährung ist Alles." . . . „Ein weiterer Zug der amerikanischen Eisenbahnverwaltung ist das gänzliche Fehlen jeglicher Aemter. Es giebt kein Amt, sondern nur Beamte, die alle unter eigener persönlicher Verantwortung arbeiten und im Allgemeinen auch größere und weitergehende Befugnisse haben als bei uns, also einerseits unabhängiger und selbständiger, andererseits aber auch persönlich haftbar sind. . . ."

Ja, so wird man wohl in Deutschland fragen, können denn die amerikanischen Eisenbahnen überhaupt bestehen, wenn man dort nur nach der Leistung und der Tüchtigkeit, nicht auch nach den verschiedenen Arten der Schulzeugnisse, nach Prüfungs-Ergebnissen und Altersliſten die Beamten anstellt und befördert? Der Bericht des Herrn Generaldirektors von Ebermayer, der so manche Vorzüge hervorhebt, giebt darauf gewiß die beste Antwort.

Zur Beamtenfrage.

(Eingesandt.)

Gewiß ist jedem Eisenbahnbeamten eine reiche Frau zu wünschen! Aber Herr Heppe hat ganz Recht, wenn er in seiner bekannten humoristisch-satirischen Weise die Art geiselt, durch welche (nach Nr. 35 d. V.-Bl.) die reiche Frau herbeigeschafft werden soll. Etwas mehr hätte er sich mit dem „standesgemäß" der Eisenbahnbeamten selbst befassen dürfen. Was die Offiziersehen betrifft, so werden diese doch nicht zur Erzielung einer schönen Menschenrasse geschlossen. — „Unser Moltke" war kein Adonis, und doch wird er stets ein Stern erster Klasse am strategischen Himmel bleiben. Oder sollte vielleicht jener französische Don Juan, genannt Ernst der Schöne, aus dem ehrbaren Stamme derer von Boulanger das Vorbild eines echten Kriegers sein? Daß die Offiziersfrauen auch nicht immer viel Geld mitbringen, beweist die sprichwörtlich gewordene gedrückte Lage der Stabsoffiziere, und die mustergiltige Einfachheit in vielen Offiziersfamilien zeigt, daß man auch hier wie heute noch in vielen Beamtenfamilien, zu ihrer Ehre sei's gesagt, mit Wenigem Haus zu halten versteht.

Doch zurück zum mittleren Bahnbeamten. Das „Beamtenelend" ist oftmals bei demselben zu treffen. Forschen wir aber nach der Ursache, so werden wir finden, daß viel mehr Beamtenproletariat durch „standesgemäßes" Leben als durch Heirathen armer Frauen hervorgerufen wurde.

Was heißt „standesgemäß" bei einem mittleren Bahnbeamten? Nachahmung der in höheren Kreisen gebräuchlichen Lebensformen! Den Bahnbeamten verpflichtet keine Anstellungsurkunde „standesgemäß" zu leben, sondern er soll nur ein anständiges Leben in und außer Dienste führen. Und das kann auch der weniger Bemittelte. Es ist schließlich auch nicht er-

---

gepolsterte Lichtblenden derart verschlossen, daß selbst das lauteste Geräusch des dahineilenden Zuges im Innern nicht vernehmbar ist. Die Ruhe des Kaisers wird auch nicht im Geringsten gestört. Interessant ist die Regulirung der Temperaturverhältnisse. Diese übernimmt der diensthuende Leibjäger, der seinen Aufenthalt neben dem Schlafgemach des Kaisers hat. An einem Signalapparat sind Zahlen abzulesen, für gewöhnlich sind die Nummern 14 bis 18 sichtbar, das ist die für gewöhnlich gewünschte Temperatur. Erreicht die Temperatur die Grade unter 14 oder über 18, so zeigen sich sofort die betreffenden Nummern dafür und nun regulirt der Leibjäger auf die einfachste Art den Apparat, so daß die ursprüngliche Temperatur wiederhergestellt wird. Der Kaiser schläft auch auf der Eisenbahnfahrt in seinem einfachen Eisenbett, nur überspannt dasselbe eine prachtvolle gestickte grüne Seidendecke.

Der nächste Raum ist der Rauchsalon. Er präsentirt sich in Nußbaumtäfelung, der Plafond ist in Felder aus Cremeseide eingetheilt, mit Goldstickerei und Lederschnitt. An der einen Längsseite befindet sich ein massives Büffet, in welchem zahlreiches Tafelgeschirr untergebracht ist. Die beiden Wagen für die Suiten sind gleichfalls vornehm ausgestattet, der eine Wagen weist größere, der andere kleinere Räume auf. Beim ersten Wagen reihen sich an den sechsfenstrigen Salon einerseits vier, andererseits zwei Koupees, beim zweiten Wagen an den vierfenstrigen Salon je vier Koupees. Hier besteht das Mobiliar aus Gobelinstoff, dort aus rother Moquette. Nußbaumtäfelung ist auch hier vorherrschend, die Wände sind aus Seidenrips; ferner bemerkt man reichen Intarsienschmuck in den Thürfüllungen, und die Fußböden sind in Nußbaum getäfelt und mit Lederfüllung ausgestattet. Das Uebrige vervollständigen: elektrische Armleuchter, elektrische Telegraphenleitungen für das Diener- und Zugspersonal, silberne Waschbecken, Ventilationen aus feuerpolirter Goldbronze u. s. w. Die Wagen des Kaisers sowie der Suite sind im italienischen Renaissancestyl gehalten.

Mit der Pracht, mit welcher der Wagen des Kaisers ausgestattet ist, ist natürlich auch derjenige der Kaiserin versehen, nur ist hier Alles im Style Ludwig XVI. gehalten. Alle die bereits geschilderten Bequemlichkeiten, sei es in Bezug auf Mobiliar, Sicherheits- und Ventilationseinrichtungen, sind auch im Wagen der Kaiserin anzutreffen. Nur herrscht mehr die hellere Farbe in der inneren Ausstattung, das Meublement besteht zum Theil aus Rosenholz und Mahagoni, die Ueberzüge aus Sammt und Seidenbrocat, die Verzierungen und sonstige Schmuckgegenstände an und auf dem Meublement sind aus Gold. Auf die mancherlei Bedürfnisse der hohen Frau während des Reisens ist mit feinstem Takt Bezug genommen worden, nichts fehlt, um ihr das Reisen so angenehm wie möglich zu gestalten, eine Galanterie übertrifft sozusagen die andere. Das Boudoir der Kaiserin in der Wiener Hofburg, oder wie dergleichen in den Lieblingsschössern in Ungarn u. s. w., dürfte kaum diskreter ausgestattet sein, wie dasjenige im kaiserlichen Hofzug.

Zum Schluß sei noch der Speisewagen — wohl einzig in seiner Art — erwähnt. Er ruht auf 4 Achsen und wiegt 36 Tonnen. Dieser Speisewagen hat zwei Säle, einen Speisesaal und einen Rauchsalon, der erstere ist 9, der letztere 8 Meter lang. Im

Digitized by Google

förderlich, daß die Söhne der Bahnbeamten immer die Universität besuchen. Ein sonstiges ehrbares Geschäft schändet auch nicht!

Soll dem Beamtenelend wirksam gesteuert werden, so helfen weder reiche Frauen noch Kinderzulage allein; dies kann nur durch einfache Sitten, Mäßigkeit und Sparsamkeit erreicht werden.*)

Hier wäre der Punkt, wo die vorgesetzte Behörde einen kräftigen Hebel anwenden könnte. Sie müßte den Sinn fürs Sparen in dem einzelnen Beamten, wie in dessen Familie wecken und beleben! Es zeigt gewiß nicht von Sparsamkeit, wenn ein gering besoldeter preußischer Stationsdiätar täglich einen Dienstrock tragen muß, der kostspieliger ist, wie der gewöhnliche Rock eines preußischen Generals. Eine einfache billige Dienstkleidung von gefälliger Farbe und Schnitt würde vollauf genügen. Das Pflichtgefühl muß den Bahnbeamten beseelen und nicht der glänzende Uniformrock!

Ersparte Ausgaben vermehren unsere Einnahmen! Wohin aber mit dem ersparten Gelde? Zinstragend anlegen! Die Behörde sollte es, durch Errichtung einer amtlichen Sparkasse allen ihren Beamten und Arbeitern ermöglichen, ihre Ersparnisse bis zu einer gewissen Höhe gegen mäßige Zinsen (etwa 3 Proz.) bei jeder Stationskasse hinterlegen zu dürfen, bezw. Rückzahlungen zu erheben.**) Man glaubt nicht, wie belebend der Besitz eines Sparkassenbuchs auf den Sparsamkeitssinn des Inhabers wirkt!

Die so zurückgelegten, stets flüssigen Summen würden bald die Höhe des Betrags erreichen, den mancher Beamte an eine Lebensversicherung, die erst mit dem Tode flüssig wird, monatsweise abträgt. Auf diese Weise würde Sinn für Häuslichkeit und Familienleben zunehmen, die Vereinsmeierei aufhören, und der Beamtenwohlstand sich mehren. Der ergraute Beamte brauchte sich nicht mehr bis ins hohe Alter zu plagen, sondern könnte sich durch rechtzeitige Pensionirung einen dienst- und sorgenfreien Lebensabend bereiten; den Töchtern könnte er Baarvermögen mitgeben und somit ihre Verheirathung erleichtern, ein durchweg schnelleres Vorwärtskommen der jüngeren Bahnbeamten wäre die nächste Folge.

Diese Einmischung der Behörde in das Privatleben ihrer Untergebenen würde vom staatlichen, wie sozialen Standpunkte aus eher gerechtfertigt sein, wie die Abhängigmachung der Beamtenehen von schroffen, veralteten Bedingungen. J. C.

*) Wir fürchten, daß der Herr Einsender mit diesem Mittel wenig Gehör findet; es ist zu oft schon vergeblich gelehrt worden, um bei dem unser Zeitalter durchwehenden materialistischen Zuge Aussicht auf Anwendung zu finden. Auch ist ja notorisch, daß durch das jahrelange Hinhalten durch die Regierung in Preußen thatsächlich ein Nothstand unter den Beamten sich herausgebildet hat, dessen Beseitigung ohne Gefahr für den moralischen Werth des Beamtenthums nicht länger mehr hinausgeschoben werden kann. D. Schriftl.

**) Eine solche Kasse ist neulich vom Verein Badischer Eisenbahn-Beamten ins Leben gerufen worden. Die Verwaltung dieses Spar- und Vorschußvereins und die Führung der Geschäfte erfolgt unter Aufsicht der Großh. General-Direktion. Die Betheiligung ist bereits eine sehr rege. Siehe den Artikel auf Seite 387 der Verkehrs-Blätter von diesem Jahre. D. Schriftl.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. „Im höheren Verwaltungsdienst wird eine bessere Vorbildung der Beamten erstrebt. Eine Aenderung des Gesetzes über den höheren Verwaltungsdienst in Preußen ist in Erwägung genommen worden und dürfte bereits in nächster Zeit beantragt werden. Vor allen Dingen soll dieselbe eine bessere Ausbildung der Beamten in volkswirthschaftlicher und staatswissenschaftlicher Hinsicht bezwecken." Diese Nachricht geht durch zahlreiche Blätter, ist aber bereits von der Nordd. Allgem. Zeitung dementirt worden. — Es wäre doch auch gar zu überraschend, wenn endlich einmal eine sichere Nachricht vernehmbar würde!

Nach unserer verläßlichen Information sollte man alle Nachrichten über neue Organisationen und vor allem über die Gehaltsaufbesserung mit größter Vorsicht aufnehmen, da die Verwaltung hinsichtlich der Lösung vor bedeutenden Schwierigkeiten steht, die allerdings zumeist darauf zurückzuführen sind, daß der schädigende Einfluß des überlangen Hinausziehens der Nothlage des Beamtenstandes nicht schon längst gebannt wurde und zwar zu einer Zeit, da es weitsehende Männer schon mit aller Klarheit forderten und es wesentlich leichter gewesen wäre, den Nothstand zu heben oder gar nicht aufkommen zu lassen.

Technisches.

Eugen Langen's Tropenbahn. Ein neues eigenartiges Verkehrsmittel, das geeignet erscheint, den Pionierdienst der Deutschen in Afrika wesentlich zu erleichtern und zur Hebung der Kultur beizutragen, wird gegenwärtig auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung von der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg vorgeführt. Es ist dies eine durch nebenstehende Abbildung veranschaulichte Schwebebahn nach dem Patent Eugen Langen. Sie hat vor der gewöhnlichen Schmalspurbahn den Vorzug größerer Betriebssicherheit, ein etwaiges Abspringen der Laufräder von den Schienen ist so gut wie ausgeschlossen, selbst ein Rad- oder Achsenbruch würde keine Entgleisung herbeiführen, da sich in letzterem Falle das Radgestell mittelst schlittenförmiger Haken auf die Schienen legen muß. Ein weiterer Vorzug ist die Möglichkeit, mit der Schwebebahn Steigungen zu überwinden, die bisher nur durch Seilzug befahrbar waren. Was aber die Schwebebahn ganz besonders für die Tropen geeignet macht, ist der Umstand, daß sie fast gar keine Erdbewegungen erfordert und weder Sandverwehungen, noch Ueberwucherungen ausgesetzt ist. Selbst die Ueberschreitung von Ueberschwemmungsgebieten

---

Speisesaale schmücken den Plafond die drei letzten Werke Lotz', farbenprächtige Bilder, Lebensfreude athmend und zu heiterem Genusse einladend, ferner ein Stillleben desselben Meisters, reizende Putti, die mit ihren Füllhörner darstellenden Glühlampen das anmuthige Stillleben beleuchten. Am meisten fesselt die Aufmerksamkeit in diesem Raume drei Paneaux an den Schmalseiten, aus Leder geschnitten, die auf das Schwungvollste gezeichnet und auf das Künstlerischste durchgeführt sind. An den Wänden wechseln die Spiegelscheiben mit den Pfeilern aus geschnittenem Leder, an den Lambris prächtige Fruchtstücke darstellend. Holzskulpturen wechseln mit Kartouchen ab, doch sind die Füllung und die Holzkehlen aus geschnitztem Leder. Die Ventilationsgitter und Beschläge sind prächtige Exemplare der Kunstschmiedearbeit, alles aus gediegener Goldbronze, 26 elektrische, feuervergoldete Lampen in 12 Lustres gefaßt, erhellen den Raum, in welchem 20 Stühle aus geschnittenem Leder längs des Tisches — eine Kunstarbeit — aufgestellt sind. In der Mitte befindet sich der Sessel Sr. Majestät mit dem Namenszuge und dem geschnitzten Hauswappen. Die Draperien an den 12 Fenstern sind aus braunem Plüsch, mit Motiven auf das Reichste geschmückt. Ein bis zum Fußboden reichender Spiegel ist durch eine farbenreiche Jardinière bis zur Kniehöhe maskirt. —

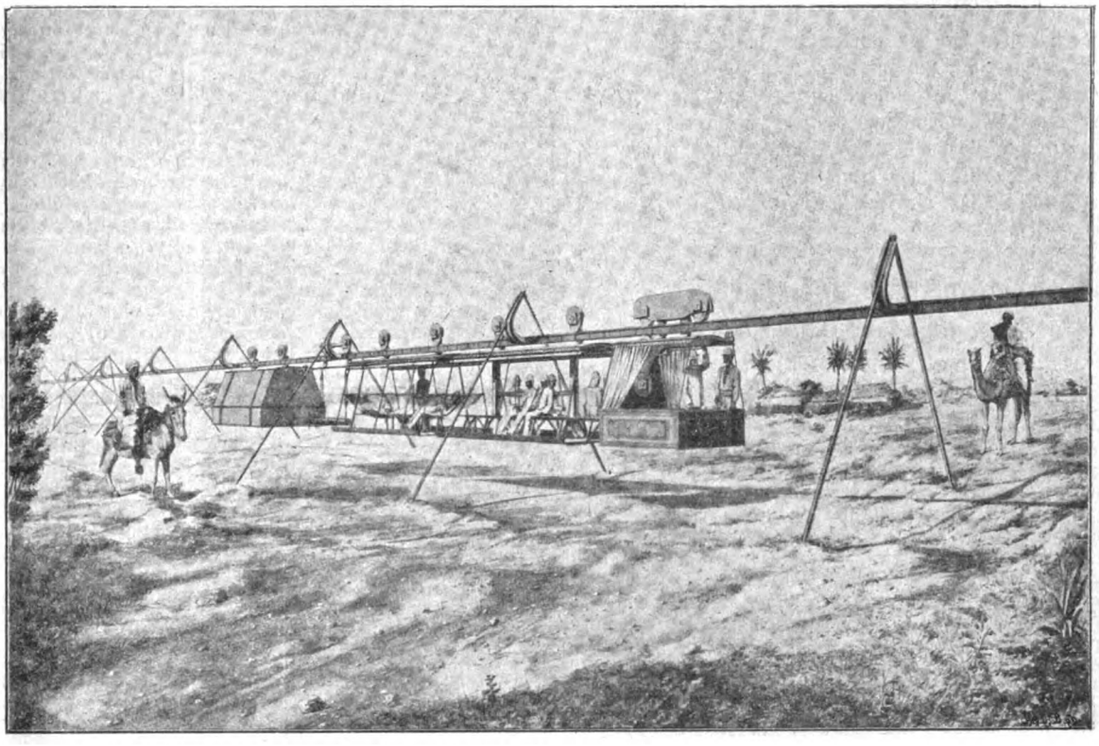
Das ist der neue, sogenannte ungarische Hofzug der österreichischen Majestäten. Es ist in der That ein fahrender Prachtbau, der die höchste Bewunderung, vornehmlich der Eisenbahnkreise, findet. Noch erwähnt mag sein, daß die Beleuchtung des ganzen Zuges durch Akkumulatoren mit 40stündiger Brennzeit erfolgt. Den Dienst während der kaiserlichen Fahrten versehen eigens dazu bestimmte Eisenbahnbeamte, die in alle Einzelheiten eingeweiht sind und die während der Dauer der Reisen unmittelbar dem kaiserlichen Hofmarschallamt unterstehen. —

Vermischtes.

Bayerischer Partikularismus! Was Alles unter den Begriff dieses Wortes fällt, zeigt ein kleines Histörchen aus der „Münchener Allgem. Ztg.". Daselbst wird Folgendes berichtet: Jeder Reisende kennt den unangenehmen Augenblick, wo beim Ueberschreiten der preußischen Grenze der Schaffner im Koupee eines Harmonikazuges erscheint, um das Platzgeld von 2 Mk. auf den Kopf von den arglos plaudernden oder schlummernden Fahrgästen einzufordern. Es erinnert einigermaßen an die Sitte des früheren Schneekoppenwirthes, der, wenn größere Gesellschaften droben übernachteten, zwischen 2 und 1 Uhr Nachts mit Geisterplötzlichkeit an die Betten zu treten pflegte, um 15 Silbergroschen für das Lager zu verlangen, damit ihm Morgens Niemand ohne Zahlung sich im Nebel verflüchtige. Wieviel unharmonische Aeußerungen so ein armer Schaffner dabei einzustecken hat, ist bekannt: „Da, Männeken, für Ihre Bemühung!" ist noch fast der gutmüthigste der begleitenden Kernsprüche. „Meine Herren", erwidert nicht selten der Mann mit dem Klingelbeutel, „Sie drücken sich doch noch wenigstens ziemlich anständig aus. Aber das kann ich Sie versichern: meinem ärgsten Feind möchte ich diese eklige

Digitized by Google

macht der Schwebebahn ganz unerhebliche Schwierigkeiten. Ein Betriebsgewicht von je 4000 kg genügt für einen beträchtlichen Verkehr, während für koloniale Zwecke eine leichtere Konstruktion den Verkehr bewältigen könnte. Das Gesammt-Eigengewicht der Konstruktion beträgt bei der leichtesten Bahn 70 kg für das laufende Meter. Das Eigengewicht der Wagen beträgt 800 kg, ihre Ladefähigkeit 1200 kg = 40 Trägerlasten. Demnach kann ein aus Lokomotive und drei Wagen bestehender Zug



Eugen Langen's Tropenbahn.

120 Trägerlasten befördern. Der Betrieb wird elektrisch sein. Die Kraftstationen bestehen meist aus Petroleummotoren mit direkt gekuppelten Dynamomaschinen und werden in 25 bis 50 km Abstand angeordnet. Der Motorwagen entnimmt seinen Strom einer neben der Schiene befestigten Kontaktleitung, die Schiene selbst dient als Rückleitung. Stehen Wasserkräfte zur Verfügung, so werden diese zur Gewinnung des elektrischen Stromes nutzbar gemacht. Bahnhöfe sowohl, als Verladevorrichtungen sind auf einfache Weise herzustellen. Die Anlagekosten für eine Tropenbahn belaufen sich auf rund 25000 Mk. für das km, einschließlich Lokomotiven, Wagen, elektrischen Kraftanlagen, Leitungen und Haltestellen, ein Preis, der im Vergleich zu den Herstellungskosten anderer Bahnen ein sehr niedriger ist.

Man kann sonach nur wünschen, daß diese Schwebebahn als die geeignetste Tropenbahn recht bald in unseren Deutschen Kolonien Eingang finden möchte, denn ein leichter ausführbares Projekt für Personen- und Güterbeförderung in heißen Gegenden mit schwierigen Bodenverhältnissen wird kaum aufzuweisen sein.

-k.-

Ein neues Eisenbahnsignal. Kürzlich wurden interessante Versuche in Oesterreich mit einem neuen Eisenbahnsignal gemacht. Der Zweck der Erfindung ist, den Maschinenführer nicht allein durch sichtbare, sondern auch durch hörbare Signale auf eine etwaige Gefahr aufmerksam zu machen. An einer gewöhnlichen

---

Aufjabe nich anwünschen. Wir können nischt davor: der Herr Minister hat nu 'mal erklärt, er kann uf diese zwee Mark nich verzichten." Sehr begreiflich indeß, wenn auch der edeldenkende Reisende dem Manne der Exekutive eine so peinliche Situation nach Kräften zu ersparen sucht, wovon wir jüngst am Schalter des Münchener Zentralbahnhofes ein rührendes Beispiel erlebten. „Erbarmen Sie sich" rief ein Gutsbesitzer aus Ostpreußen lebhaft aus, „und lassen Sie mich für mich und meine Tochter jleich hier an der Kasse den verdammten Zuschlag bezahlen!" — „Das giebt's bei uns net," erwiderte der Beamte, „wir dürfen das net nehmen, der Zuschlag gilt nur für Preußen." — „Na, da siehst du's ja, Papa," so besiegelte eine entrüstete Mädchenstimme diese Entscheidung, „das ist wieder dieser ewige bayerische Partikularismus!" Die Geschichte ist soweit ganz reizend. In der That zeigt sich hier die ganze große Einseitigkeit und Schwäche des Systems der Zuschlagerhebung zu den D-Zügen der preußischen Eisenbahn-Verwaltung, die nicht bald genug beseitigt werden kann. Was aber den „Partikularismus" betrifft, so wird noch mancher Tropfen die Isar wie die Spree hinablaufen, ehe man sagen kann: er ist auf der einen Seite kleiner als auf der anderen. —

Auf englischen Bahnen. Vor einiger Zeit wurde gemeldet, daß der Schnellzug von London nach Schottland bei Preston entgleiste und ein Reisender dabei getödtet wurde. Hierzu schreibt man der „Tgl. Rdsch.": Die Geschworenen haben jetzt ihr Verdikt abgegeben, daß nur übertriebene Schnelligkeit an dem Unglücksfall Schuld trage, daß aber auch kein Beamter verantwortlich zu machen sei, da es äußerst schwer sei, die vorgeschriebene Zeit einzuhalten und die Beamten bei einer Verspätung von der Gesellschaft mit Entlassung bedroht würden. Der schottische Schnellzug „the flying Scotchmann", wie man in Erinnerung an den fliegenden Holländer zu sagen pflegt, ist nicht mehr der schnellste Zug in Europa, sondern wird an Schnelligkeit von dem Harmonikazug zwischen Hamburg und Berlin übertroffen. Da er aber eine gebirgige Gegend durchschneidet, hat er sehr viele Kurven und Steigungen zu überwinden, und dadurch erhöht sich die Gefahr für das reisende Publikum. Es bestehen zwei Linien, die durch zwei Konkurrenzgesellschaften betrieben werden. Als Schreiber Dieses im letzten November die Strecke befuhr, hatte gerade eine dieser Gesellschaften die Schnelligkeit wieder um eine halbe Stunde erhöht, um den „Rekord" zu haben. Wir wurden entsetzlich durchgeschüttelt, ganz anders als in den prächtigen deutschen Durchgangswagen, und der uns entgegenkommende Zug entgleiste auch glücklich. Ein Getödteter, mehrere Schwerverwundete, von Leichtverwundeten spricht man in England niemals. — Das Einzige, was uns auf den englischen Bahnen gefiel, war die Abschaffung der zweiten Klasse, es giebt nur die erste und die dritte (welche auch mit einem billigen Stoff gepolsterte Bänke enthält).

Lokomotivenbau in Japan. Mit welcher Kühnheit die Japaner sich selbst an die schwierigsten technischen Branchen wagen, um deren Produkte im eigenen Lande herzustellen, beweist der Umstand, daß jetzt sogar schon auf den japanischen Bahnen vier Stück Lokomotiven laufen, die im Lande selbst gefertigt worden sind. Dieselben befahren die Strecke Hiogo-Kioto der Tokkaibe-Eisenbahn und haben nunmehr bereits jede an 15000 englische Meilen zurückgelegt, ohne nennenswerthe Defekte aufzuweisen. Auch noch eine andere Eisenbahn will den Lokomotivbau nunmehr betreiben, trotzdem geben aber die Japaner selbst zu, daß sie für die nächsten Jahre doch noch den Hauptbedarf an Lokomotiven durch Bezug aus dem Auslande decken müssen, weil die einheimischen Werke für den augenblicklichen großen Bedarf der neu projektirten Bahnlinien nicht ausreichen.

Digitized by Google

Signalstange ist ein Zahnrad angebracht, welches steigt, wenn das Signal auf „frei“ steht, und fällt, wenn das Signal „Gefahr“ zeigt. Auf dem Standplatze des Maschinenführers auf der Maschine ist ein kurzer Hebel mit ausgestrecktem Arme angebracht. Steht nun das Signal auf „frei“, so passirt dieser Hebel unter dem hochstehenden Zahnrade an der Signalstange, ist jedoch das Signal „Gefahr“ gegeben, so streift der Hebel das, wie oben bemerkt, dann tiefstehende Zahnrad und fällt, wodurch eine Dampfpfeife geöffnet wird, welche ob ihres schrillen Tones vom Maschinenführer nicht überhört werden kann. Außerdem erscheint auch eine rothe Scheibe an der Innenseite des Standes des Führers. Wenn nöthig, kann der Fall des Hebels auch dazu benützt werden, um den Dampf abzusperren, die Bremsen anzulegen und eine Glocke im Wagen des Zugführers in Gang zu setzen. Der größte Vortheil dieses Signalsystems würde sich natürlich bei nebeliger Witterung erweisen. Die neue Signalstange ist verhältnißmäßig niedrig und selbstverständlich nahe den Schienen postirt. -ch.-

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegen Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes wurde der Bahnmeisterdiätar Bündert am 19. Mai 1896 vom Landgericht Aachen zu Strafe verurtheilt. Von der Betriebsdirektion Jülich wurde ein täglich dreimal verkehrender Arbeitszug von der Werkstätte Stolberg aus angeordnet. Am 18. September 1895 sollte der Schaffner Neumann als Zugführer einige leere Arbeitswagen nach dem sogenannten Ziegelgleise schaffen; da derselbe verhindert war, erbot sich der Angeklagte, der die Qualifikation zum Zugführer besitzt, aus freien Stücken dazu, um sich über die Strecke zu orientiren, da er Nachts dort Arbeiter zu beaufsichtigen hatte. Auf dem Ziegelgleise befand sich zum Auffangen rollender Wagen ohne eigene Bremsvorrichtung ein Bremsschuh, der auf den Schienen eingeschraubt wurde. Der Angeklagte befand sich im vordersten der vier leeren Bauwagen, die von der Maschine geschoben wurden; er hatte sich den Schlüssel zur Ziegelweiche geben lassen, hielt aber den für den Bremsschuh für überflüssig, da er letzteren schon einmal lose aufliegend gefunden und bei Seite geschleudert hatte. Auf diese Weise gedachte er auch diesmal darüber wegzukommen; er täuschte sich jedoch, denn auf einmal sah man den ersten Wagen emporsteigen. Der Bremser stürzte dabei auf die Schienen, erlitt einen Rippenbruch und eine erhebliche Kopfverletzung und starb bald darauf an einer Lungenentzündung. Ein Causalzusammenhang zwischen dem Tode und dem Unfalle konnte jedoch nicht nachgewiesen werden. Bevor der Angeklagte den Zug in das Ziegelgleis einlaufen ließ, hätte er sich nach Ansicht des Gerichts erst überzeugen müssen, daß kein Hinderniß im Wege liege, und seine besondere Aufmerksamkeit auf den Bremsschuh verwenden müssen. Der Zug hätte leicht zum Entgleisen gebracht werden können, hätte dies nicht die Vorsicht des Personals verhütet. Die Revision des Angeklagten gegen das Urtheil, vertreten durch den Rechtsanwalt beim Reichsgericht, Dr. Scherer, legte das Hauptgewicht darauf, daß den Angeklagten nur sein Diensteifer ins Unglück gestürzt habe, der ihn verleitete, in dem Nothfalle einzuspringen. Das Reichsgericht verwarf die Revision.

Personalnachrichten.

Am 4. Oktober d. J. feiert der Kgl. Eisenbahn-Stations-Vorsteher Kaspereit zu Köpenick das seltene Fest des 50jähr. Dienstjubiläums. Der 68jährige, noch recht rüstige Jubilar, tritt am 1. November d. J. in den wohlverdienten Ruhestand. Die Station Köpenick verwaltete er seit dem 1. Februar 1880. Seitens der Kollegen und Mitbeamten sind dem alten Herrn besondere Ehrungen zugedacht, so findet am 4. Oktober Vormittags auf dem Bahnhofe Köpenick durch Deputationen die Beglückwünschung und Uebergabe der Ehrengeschenke statt, worauf am 5. Oktober Abends 8 Uhr im Schützenhause ein Kommers folgt, welcher stark besucht werden wird. Möge dem Jubilar noch ein recht schöner Lebensabend beschieden sein. -k.-

Vermischtes.

Ueber einen Raubanfall auf einen Bahnwärter wird aus Augsburg berichtet: „Gegen 10 Uhr Nachts wurde der verheirathete Bahnwärter Martin Baumann, Posten 26, unweit der Spickelwirthschaft in Augsburg, in seiner Wohnung von einem unbekannten Burschen räuberisch überfallen und durch zwei Revolverschüsse lebensgefährlich verletzt. Die um Hilfe rufende Frau des Baumann wurde von dem Thäter zuerst in der Wohnung, dann auf dem Bahnkörper, wohin sie sich, fortwährend um Hilfe rufend, flüchtete, durch Schläge mit dem Revolver erheblich mißhandelt. Obwohl schwer verletzt, vermochte sich Martin Baumann doch nochmals aufzuraffen, um den um 10 Uhr von München kommenden Schnellzug durch Nothsignal zum Stehen zu bringen, welche Gelegenheit der Unhold zur Flucht gegen den Siebentischwald benutzte. Der Thäter ist ungefähr 25 bis 30 Jahre alt.“ Wie die „Augsb. Abdztg.“ hierzu erfährt, saß Baumann am Tische in seiner Stube, als um 10¼ Uhr durch das Fenster auf ihn geschossen wurde. Dieser Schuß traf Baumann in das Kinn. Als er dem unmittelbar darauf durch die Thüre eintretenden Thäter entgegentrat, erhielt er einen zweiten Schuß in die Lunge, der wahrscheinlich den Tod Baumanns herbeiführen dürfte. Baumann befindet sich, trotzdem beide Kugeln noch in seinem Körper stecken, bei vollem Bewußtsein und giebt auf alle Fragen klare Antwort. Mit den Worten: „Jetzt gebt's nur s' Geld her oder Ihr seid's hin,“ war der Thäter, dessen Kopf mit einem rothen Tuch verbunden war, in die Stube eingedrungen. Baumann setzte sich trotz der Verwundung dem Eindringling zur Wehr und begann mit ihm zu ringen, wurde aber bald überwältigt und zu Boden geworfen. Nunmehr setzte der Thäter der inzwischen in's Freie entflohenen Frau nach, verfolgte sie um's Haus herum gegen das Bahngleis zu und schlug sie mit dem Revolver zu Boden. Die Frau blieb, obwohl nur leicht verletzt, liegen, um in dem Burschen den Glauben zu erwecken, sie sei schwer verwundet. Sie sah den Menschen wieder zum Hause gehen, hörte, wie er den Revolver lud und in die Wohnung eintrat; dann aber erhob sie sich und lief in der Richtung nach Hochzoll zu, unausgesetzt um Hilfe rufend. Auch ein dritter Schuß war von dem Thäter noch abgefeuert worden, traf jedoch nicht. Das Ehepaar Baumann hat sechs Kinder, von denen das älteste 10 Jahre alt ist. Die meisten derselben haben noch gar kein Verständniß für das entsetzliche Unglück, das ihre Eltern betroffen hat.

Eisenbahnfrevel. Wie seiner Zeit mitgetheilt ward, hat der 19 Jahre alte Handarbeiter Seifert aus Lengenfeld in der Zeit vom 22. bis 28. Juni d. Js. auf der Linie Zwickau-Oelsnitz zwischen Lengenfeld und Irfersgrün (in der Nähe von Waldkirchen) nicht weniger als zu fünf verschiedenen Malen große Steine auf und neben die Schienen gelegt, um Personen- und Güterzüge zum Entgleisen zu bringen. Der Missethäter, ein Krüppel, wollte dem Bahnwärter Förster, der jene Strecke zu beaufsichtigen hatte, damit Unannehmlichkeiten bereiten. Viermal wurden die Steine von der Maschine zermalmt oder bei Seite geschleudert, das fünfte Mal wurde das Hinderniß entdeckt, bevor der Zug ankam. Die Lokomotivführer haben stets, wenn sie über das Hinderniß wegfuhren, einen starken Stoß empfunden. Das Gefäll der Bahn ist auf jener Stelle sehr groß, so daß leicht ein unabsehbares Eisenbahnunglück entstehen konnte. Seifert wurde vom Schwurgericht Plauen am 21. September wegen böswilliger Gefährdung eines Transports auf einer Eisenbahn in fünf Fällen zu fünf Jahren Zuchthaus und zehnjährigem Ehrverlust verurtheilt, auch wurde auf Polizeiaufsicht erkannt.

Eisenbahnbäder. Neulich wurde in England die Erfindung eines Badewagens gesetzlich geschützt. Der Wagen soll, wie die „T. R.“ berichtet, nächstens auf der Eisenbahn laufen. Die Zellen liegen auf beiden Seiten des durchlaufenden Ganges, enthalten je eine Badewanne, ein besonderes Fenster und alle Bequemlichkeiten. Das heiße Wasser wird entweder unmittelbar von der Lokomotive aus in den Wagen geführt oder in Behältern mitgeführt und durch eine von der Lokomotive bediente Dampfleitung erhitzt. Außer Brausen werden in jeder Wanne künstliches Seewasser oder andere therapeutische Bäder zu haben sein, ja selbst russische und türkische Bäder sind vorgesehen. — Nun braucht man ja nur noch den Kanal und den Ocean zu untertunneln, um Weltreisen auszuführen, bei denen die Reisenden gar nicht mehr aus den Wagen herauszugehen nöthig haben. —

Patent-Liste

über Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.*)

Anmeldungen.

19. A. 4340. Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen. — William Henri Addicks, Philadelphia, Pennsf., V. St. A.
20. S. 9295. Ueberwachungsvorrichtung für elektrisch betriebene Weichenstellwerke. — Siemens & Halske, Berlin SW., Markgrafenstr. 94.
20. C. 6141. Stromabnehmer für elektrische Bahnen mit Hochleitung. Cie de l'Industrie Electrique, Sécheron b. Genf, Schweiz.

Ertheilungen.

20. Nr. 88588. Zungenweiche für elektrische Bahnen mit Schlitzkanal. — Union Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin SW., Hollmannstraße 32.
20. Nr. 88611. Vorrichtung zur Herstellung einer Abhängigkeit zwischen mit selbstthätigen Rückstellvorrichtungen versehenen Signalen und den Streckenblocks. — Siemens & Halske, Berlin SW., Markgrafenstraße 94.
20. Nr. 88612. Vorrichtung zum Ver- und Entriegeln von Signal- und Weichenstellhebeln; Zus. z. Pat. 68690. — Max Jüdel & Co., Braunschweig.
20. Nr. 88634. Elektrische Zugsicherungsanlage zur Verhütung von Unfällen infolge Schienenbruchs oder Laschenlockerung. — H. Biermann, Breslau, Paradiesstraße 5a.

Gebrauchsmuster.

20. 61439. Seilgreifer für Seilförderungen aus einer Einsteckbüchse mit drehbarer Gabel. — C. W. Hasenclever Söhne (Inhaber Otto Lankhorst), Düsseldorf.
20. 61481. Aus einem niederklappbaren Fangrahmen bestehender Schienenräumer mit von der Wagenachse bethätigter Räumungs-Walze. W. D. Gold, Philadelphia.

*) Aufgestellt vom Patentbureau H. & W. Pataky, Berlin NW., Luisenstraße 25. — Diese Firma ertheilt unseren Lesern kostenlos Auskünfte. —

Digitized by Google

Literarisches.

Deutscher Gesammt-Eisenbahn-Gütertarif. Von Wilhelm Sellentin, Vorsteher des Auskunftsbureaus der Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsbahnen. Zweite vermehrte und verbesserte Auflage des Eisenbahn-Gütertarifs für Importeure und Exporteure. Mit einer Beilage „Wegweiser durch Industrie, Handel und Spedition". 1896. 880 Seiten Groß-Folio. Geb. Preis: in Calico Mk. 35, mit Lederrücken Mk. 36.

Der Tarif setzt jeden Interessenten, an welcher Eisenbahn-Station er auch wohnen möge, in den Stand, für seine Sendungen die Frachten von dieser Station nach jeder andern Station Deutschlands, ebenso aber auch die Frachten von jeder beliebigen anderen Station nach jeder beliebigen anderen Station zu berechnen. — Der Tarif zerfällt in nachstehende Theile: 1. Tarifbestimmungen und Güterklassifikation; 2. Ausgerechnete Stationstarifsätze, soweit solche in den amtlichen Tarifen vorhanden sind; 3. Allgemeine Kilometer-Tariftabelle; 4. Kilometeranzeiger aller Bahnen Deutschlands, Binnen- und Wechselverkehre; 5. Alle in Deutschland bestehenden Ausnahmetarife (ausgenommen Steinkohlen) nach Waarengattungen geordnet, z. B.: Holz, Getreide, Steine, Braunkohlen und Briquets, Düngemittel, Eisen, Palmkernöl, Blei und Zink, Spiritus und Sprit, Erze, Kartoffeln, Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke pp., Flachs und Hanf, Malztreber, Reis, Dachschiefer, Garne, Baumwolle, Petroleum, Heringe, alle Seehafen-Ausnahmetarife u. s. w.; 6. Kleinbahnen.

Aus den günstigen Urtheilen über dieses in mühsamer, mehrjähriger Arbeit geschaffene Tarifwerk ist zu entnehmen, daß es in der That allen Anforderungen entspricht und dem bisherigen Mangel eines universellen Deutschen Eisenbahn-Frachtentarifs gründlich abhilft. In der kurzen Zeit seines Bestehens sind nahezu 2000 Exemplare des Werkes abgesetzt worden, was am besten seine Bedeutung für den Handel und die Industrie Deutschlands beweist.

„Nansen's Nordpolfahrt". Zur rechten Zeit stellt sich da die rührige Verlagshandlung G. Freytag & Berndt, Wien, mit einer sehr nett ausgeführten Karte der Polarländer ein, auf der die Reise Nansen's, des „Fram", sowie die der wichtigsten bisherigen Nordpolexpeditionen mit den erreichten nördlichsten Punkten eingezeichnet sind. Außerdem enthält das Kartenblatt auf der Rückseite eine Schilderung der Reise Nansen's und dessen vorzüglich getroffenes Porträt, sowie eine Abbildung des „Fram". Wir empfehlen unseren Lesern die Anschaffung dieser interessanten Erscheinung.

Briefkasten.

St., L. Besten Dank für Ihre freundliche Bemühung. Die nur irrthümlich gemachte Angabe ist bereits in der nächsten Nummer berichtigt worden. Es handelte sich nicht um Zugführer, die selbstverständlich überall aus den Schaffnern hervorgehen, sondern um die Zugsrevisoren. Diese sind in Preußen frühere Zugführer, während sie in Sachsen aus der Reihe der Stationsbeamten ernannt werden. Nach einer Anregung aus Preußen sollten nun sowohl die Zugführer wie die Zugrevisoren aus den Stationsbeamten entnommen werden. Inwieweit die ersteren dabei in Wirklichkeit in Betracht gezogen werden können, wagen wir nicht zu entscheiden; hinsichtlich der letzteren wissen wir, daß sich die Einrichtung in Sachsen sehr gut bewährt. — **E. V. in E.** Die falsche Angabe auf Seite 445 (Nr. 39) über Frachtsätze für Reisegepäck in Süddeutschland ist durch Schuld der Druckerei in einem Theil der Auflage stehen geblieben. Selbstredend soll es nicht heißen 35, sondern 0,35 Pfg. pro 10 kg und 1 km; ebenso nicht 5, sondern 0,5 Pfg. bei dem preußischen und sächsischen Tarife. — An der Bedeutung der Sache ändert sich dadurch natürlich nichts. Dank und Gruß. — **M. in R.** Ueber die unterschiedliche Stellung der Betriebs- und der Bureau-Beamten im reichsländischen Eisenbahndienst liegt uns bereits ein größerer Artikel vor, der baldigst zum Abdruck gelangen soll. Für Ihr freundl. Angebot besten Dank. — **St., Berlin.** Die Uniform-Angelegenheit ist bereits vor zehn Jahren in unserem Blatte behandelt worden und hatte damals den Erfolg, daß den Stations-Assistenten das Tragen des Degens gestattet wurde. Daß der Sammtaufschlag an den Aermeln und die Goldborde am Kragen vielleicht in anderer Weise ersetzt werden könnten, glauben auch wir; doch müßte das Wie? dem Ermessen der maßgebenden Stellen überlassen bleiben.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von der Holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik **Johann Kirking** in **Orsoy** und dem Versandhaus **Conrad & Kamberg** in **Cottbus.** Wir machen unsere Leser auf diese Beilagen hierdurch besonders aufmerksam.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Vereins-Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsverein Braunschweig.

Die am Sonnabend, den 12. September abgehaltene Monatsversammlung war leider nur sehr mäßig besucht. Der Vorsitzende des Vereins, Bahnmeister a. D. Tappe, eröffnete um 9½ Uhr die Versammlung und ertheilte zunächst dem früheren Vorsitzenden, Stations-Assistenten Hornbogen, das Wort. Dieser legte in längerer Rede die Gründe dar, welche ihn bewogen haben, von der Leitung des Vereins zurückzutreten, versprach jedoch, auch fernerhin den Verein mit Rath und That zu unterstützen und gab der Hoffnung Raum, daß der Verein sich auf seiner jetzigen Höhe (170 Mitglieder) erhalten möge. Hierauf verlas und erläuterte er die Satzungen der Sterbekasse und forderte die Mitglieder zu zahlreichem Beitritt auf. Alsdann wurde vom Rangirmeister Schirmer der Antrag gestellt, die Vereinsabende von jetzt ab nicht mehr im Hotel Preußischer Hof, sondern im Restaurant Haus Schmidt, Schuhstraße, abzuhalten. Nach längerer Berathung wurde der Antrag beinahe einstimmig zum Beschluß erhoben. Hiermit war die Tagesordnung erschöpft; der Vorsitzende schloß um 11¼ Uhr mit einem Hoch auf Se. Maj. den Kaiser die Versammlung.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Beitritt zur Sterbekasse betr.

Der Beitritt zur Sterbekasse des Vereins ist zur Zeit noch ein sehr mäßiger. Das ist in der Hauptsache wohl nur dem Umstande zuzuschreiben, daß die nunmehrige behördliche Genehmigung unter den Mitgliedern nicht hinreichend bekannt ist.

Wir richten die dringende Bitte an die Herren Vorstände der Ortsvereine und an die Herren Vertrauensmänner, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge auf den gesandten Formularen baldgefälligst zuschicken zu wollen.

Wenn auch die zu zahlenden Beiträge zur Sterbekasse anfänglich Manchem zu hoch erscheinen mögen, so stehen diese doch im richtigen Verhältniß zu den großen Vortheilen, welche unsere Sterbekasse ihren Mitgliedern bietet. Wir können sogar kühn behaupten, daß es keine Kasse giebt, die gleiche Vortheile ihren Mitgliedern gewährt.

Diese Vortheile sind in Kürze folgende:

1. Die Kasse gestattet Aufnahme bis zu 600 Mk. Die meisten gleichen Kassen schließen mit 300 Mk.

2. Nicht allein Beamten und deren Ehefrauen, sondern auch jedem Eisenbahnarbeiter und deren Frauen ist der Eintritt zu unserer Sterbekasse gestattet.

3. Mit dem vollendeten 65. Lebensjahre hört für die Mitglieder die Zahlung der Beiträge auf; trotzdem wird das volle Sterbegeld beim Tode des Mitgliedes bezahlt.

4. Die geleisteten Zahlungen der Mitglieder sind niemals verloren, da schon beim frühen Tode eines Mitgliedes im ersten Jahre des Beitritts 1/10, nach dem ersten Jahre des Beitritts 2/10, nach dem zweiten Jahre des Beitritts 4/10, nach dem dritten Jahre des Beitritts 6/10 und nach dem vierten Jahre des Beitritts 8/10 des Sterbegeldes den Hinterbliebenen gezahlt wird. Nach dem fünften Jahre des Beitritts wird das Sterbegeld voll und ganz gezahlt.

5. Bis 3 Monate nach Eröffnung der Sterbekasse kann auch Personen, welche das 55. Lebensjahr überschritten haben, der Eintritt gestattet werden.

Die Kasse kann erst eröffnet werden, wenn 500 Mitglieder vorhanden sind. Wir ersuchen deshalb nochmals und dringend, zum Beitritt zur Sterbekasse einzuladen und uns die bezüglichen Anträge schleunigst einzusenden.

Hannover, 31. August 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

von Aschoff,	Fleckner,	Schwitzky,	Surkemper,
Direktor.	Schriftführer.	Buchhalter.	Hauptkassirer.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Samstag, den 10. Oktober l. J., Abends ab 8 Uhr feiert der hiesige Bezirksverein im Colosseumssaale sein **Stiftungsfest** mit besonderem Programm, zu dem alle Herren Kollegen von hier und auswärts mit Familienangehörigen freundlichst eingeladen sind. Es soll uns freuen, recht viele Kollegen bei diesem Anlasse in unserer Mitte begrüßen zu können. Um Anlegen der Vereinsabzeichen wird ersucht. Haefner, 1. Vorsitzender.

Bezirksverein Waldshut.

Da der in der ordentlichen Generalversammlung vom 19. April l. Js. zum Vereinsrechner gewählte Herr Expeditions-Assistent Schupp diese Wahl nicht angenommen hat und dessen Stellvertreter, Herr Expeditions-Assistent Lindenlaub nach Oos versetzt wurde, findet am Samstag, den 17. Oktober, Abends ½9 Uhr im Vereinslokal (Löwenbrauerei) eine **außerordentliche Generalversammlung** behufs Neuwahl des Rechners, sowie eines Stellvertreters statt. Bis dahin hat Herr Eisenbahn-Assistent Stich die Besorgung der Kassengeschäfte übernommen. Nach Erledigung der Generalversammlung wird

Digitized by Google

über den Verlauf der Hauptversammlung in Karlsruhe vom 20. d. Mts. Bericht erstattet.

Waldshut, den 26. September 1896.

Amberg, 1. Vorsitzender.

Hessischer Landesverein der Eisenbahn-Beamten.

Die am 25. September d. J. erfolgten Vorstandswahlen in den Bezirksvereinen **Hessen-Nassau, Rheinhessen** und **Starkenburg** hatten folgendes Ergebniß:

Bezirksverein Hessen-Nassau:

1. Vorsitzender: Schalterkassirer Vollhardt,
2. „ Bahnhofs-Verwalter Schmalz,
1. Schriftführer: Stations-Assistent Stauder,
2. „ Bahnhofs-Assistent Berlepp,
1. Kassirer: Stations-Verwalter Weber,
2. „ Telegraphist Friedrich;
Beisitzende: Stations-Verwalter Habicht, Zugführer Leichtweiß, Stations-Verwalter Jennewein, Güterexpeditions-Vorstand Ziebert.

Bezirksverein Rheinhessen:

1. Vorsitzender: Stations-Verwalter Engel,
2. „ Bahnhofs-Verwalter Zulauf,
1. Schriftführer: Stations-Assistent Hechler,
2. „ Stations-Verwalter Schröder,
1. Kassirer: Bahnhofs-Assistent Dammel,
2. „ Stations-Assistent Weisbrod;
Beisitzende: Zugführer Diderich, Stations-Vorsteher Menzel, Bahnmeister Stegner, Zugführer Platzer.

Bezirksverein Starkenburg:

1. Vorsitzender: Stations-Verwalter Rieck,
2. „ „ „ Jäger,
1. Schriftführer: „ „ Zimmermann,
2. „ Güterexped. Gehilfe Steiger,
1. Kassirer: Bahnmeister Seibert,
2. „ Baumagazin-Gehilfe Nuß;
Beisitzende: Zugführer Bindewald, Güterexpeditions-Vorstand Specht, Stations-Verwalter Stark, Güterexpeditions-Gehilfe Weyer.

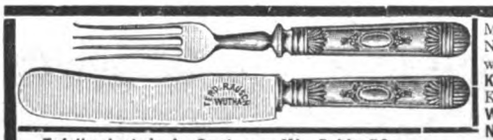
Aus anderen Vereinen.

Kranken-Unterstützungsverein für Expeditions-Hilfsarbeiter-Diätisten und aus diesem Stande hervorgegangene Beamte der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen zu Dresden. Am Sonntag, den 20. September d. J. fand im Gewerbehause zu Dresden die 25. Generalversammlung statt, zu der sich Vormittags 10 Uhr 37 Mitglieder mit 50 Stimmen einstellten — leider im Hinblick auf eine ziemlich 700 Mitglieder umfassende Vereinigung und in Anbetracht einer abzuhaltenden Jubelversammlung eine betrübende Perspektive. Eingeleitet wurde die Generalversammlung durch eine begrüßende, den Zeitabschnitt eines Vierteljahrhunderts berührende, warme Ansprache seitens des Vereinsvorsitzenden, Herrn Betriebs-Sekretär Keller. Die vier Punkte der Tagesordnung fanden eine rasche, sachgemäße Erledigung. Hervorzuheben ist aus diesen der Antrag des Gesammtvorstandes, die Streichung des Absatzes 4 des § 7 der Satzungen betr., welcher in der in der Einladung ersichtlichen Form angenommen wurde. Die Sitzung schloß mit Dankesworten für den Vereinsvorsitzenden, die ihm Herr Eisenbahn-Sekretär Herrmann für sein umsichtiges, langjähriges Walten zollte, desgleichen in einem Dank seitens des Herrn Fischer für den Gesammtvorstand. — Bangte man Anfangs für die mit der Generalversammlung verbundene Stiftungsfeier, so war doch nach Beendigung derselben mit Genugthuung zu konstatiren, daß das aus Konzert und Ball bestehende Fest in geradezu glänzender Weise verlaufen ist. Der prächtige große Saal des Gewerbehauses war gut gefüllt und ein reizender Damenflor brachte ein abwechslungsreiches Stimmungsbild zu Gesicht, dessen Totaleindruck erhöht wurde durch die gebotenen musikalischen und gesanglichen Darbietungen. — Möge dem Dresdner Jubelverein in der Bethätigung werkthätiger Menschenliebe ein weiterer 25jähriger Zeitabschnitt beschieden sein!

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.



Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar., Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert

Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. 5 bis 50.

Ferd. Rausch-Wutha, Thür.

Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.

Katalog umsonst und postfrei.

Bahnmeister-Schule
Sternberg in Mecklbg.
Auskunft durch d. Director: Moritz Wenck, Architot.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgeben des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.

Stück Mk. 1.80. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Kautionen
und Kautionsdarlehne schleunigst u. direkt. **Carl Sohst,**
Berlin SW. 19, Kommandantenstr. 82 I.

Trauben-Versand.
Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.
Genstingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

!Triumph-Accord-Zither!
patent., hocheleg. u. solides Instrument., von Jedem sofort spielbar, 6 Accorde, 25 Saiten, prächtiger, voller Klang, mif sämtl. Zubehör und 5 Notenheften, zus. ca. 100 Stücke enth. **nur Mk. 13.75** mit Verp. gegen Nachnahme. Tägl. ungeford. Belobig.
Richard Kox, Musikwerke,
Duisburg.

Die rühmlichst bekannte Firma
M. Jacobsohn, Berlin N.
Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,
bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär- und Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Kaution und Darlehen auf bereits gestellte Kaution für Beamte u. Privat-Angestellte. **F. Werth, Köln.**

Pianinos von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

A. Vielhauer's
streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien
fabrizirt und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima wß. garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen **5–10% Rabatt.**
Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Stellentausch.
Stations-Assistent. Sächs. G.-V. Leipzig (günstige Schulverhältnisse) sucht Familienverhältnisse halber Stellentausch mit Kollegen a. Mittel- oder kleiner Station ev. auch mit Haltestellen-Aufseher gleichviel welch. Bezirkes. Gefl. Offert. unt. Z. 100 an die Expedition dss. Bl. erbeten.

Digitized by Google

Familien-Versorgung.

Alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- ꝛc. Beamten, die Beamten der Sparkassen, Genossenschaften und Kommanditgesellschaften, Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, Aerzte, Thierärzte, Zahnärzte, Apotheker, Ingenieure, Architekten, Offiziere z. D. und a. D., Militär-Aerzte, Militär-Apotheker und sonstige Militärbeamten, sowie auch die bei Gesellschaften und Instituten dauernd thätigen Privat-Beamten, welche für ihre Hinterbliebenen sorgen wollen, werden auf den

Preußischen Beamten-Verein

Protektor: Seine Majestät der Kaiser

Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnisgeld-Versicherungs-Anstalt

aufmerksam gemacht.

Reiner Zugang 1895 — 3391 Versicherungen über 12579940 Mk. Kapital und 50660 Mk. jährl. Rente.

Versicherungsbestand 141178555 Mk. Vermögensbest. 36543000 Mk.

Der Ueberschuß des Geschäftsjahres 1895 beträgt rund 1237000 Mk., wovon den Mitgliedern der größeste Theil als Dividende zugeführt wird.

Die **Kapital**-Versicherung des Preußischen Beamten-Vereins ist vortheilhafter als die s. g. **Militärdienst**-Versicherung.

Der Verein stellt **Dienstkautionen** für Staats- und Kommunal-Aemter unter den **günstigsten** Bedingungen.

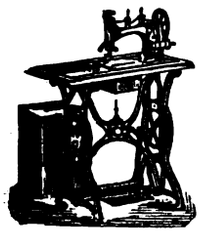
Infolge der eigenartigen Organisation (keine bezahlten Agenten) sind die Prämien beim Verein billiger, als bei allen anderen Anstalten. Die Drucksachen desselben geben jede nähere Auskunft und werden auf Anfordern kostenfrei zugesandt von der

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Sieg der deutschen Arbeit!



Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.**
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant

empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch **Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.

12 Stück einz. Messer Mk. 3.50

12 Stück „ Gabeln „ 3.90

1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.

Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.

Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,

Stahlwaaren-Fabrik,

Solingen.

Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.

Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.

Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner** und **wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft.

Ad. von Quillfeldt,

Berlin W., Französische Str. 24.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,

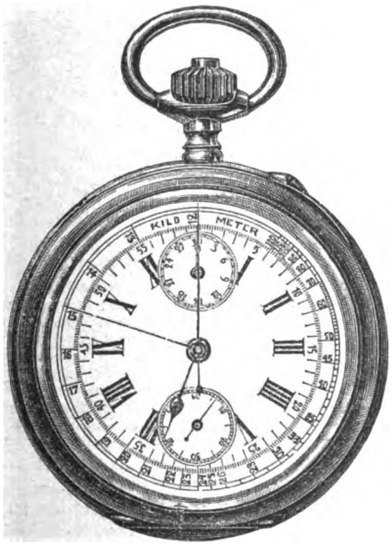
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Gensingen bei Bingen.

Boos,

Stations-Verwalter.

Bei Bezug von Jubiläums-Prämien wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,

mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia“** in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken

in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,

nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in Schmucksachen, sowie in Wand-, Stand- und Weckeruhren! Silber- und Alfénidegeräthe aller Art. — Sämmtliche Musik- und optischen Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Die
Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktien-Gesellschaft
Berlin W. 8, Französischestrasse 15
stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen** ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung: in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**
Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Mennicken & Co., Aachen
Special-Versandhaus für schwarze Herrenkleiderstoffe
empfehlen
Schwarze Kammgarn-, Streichgarn- und Cheviot-Waaren
zu Anzügen, Gehröcken, Paletots, Fracks, Amtstrachten u. s. w.
Nur prima Qualität; geringe Waaren werden nicht geführt. Muster stehen franko zu Diensten. Billigste Preise.
Abgabe jeder Meterzahl direkt an Private.

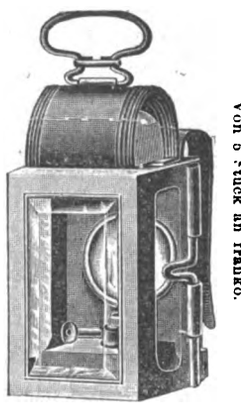
Damenkleiderstoffe.
Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. — Münzstr. 7.
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Hinterbliebenen-Fürsorge.
Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete
Hinterbliebenen-Kasse.
Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die
Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.
W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten.
F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

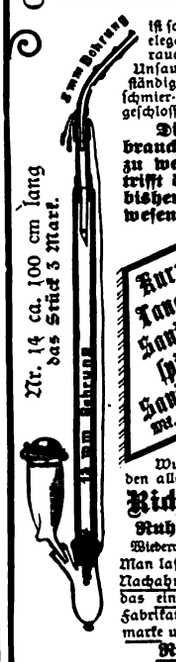
Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg.
Mosel . . von 75 Pfg.
Rothwein von 95 Pfg.
} an per Liter im Faß von 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**



Die besten Schaftlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende stück 2,— Mk. Von 6 Stück an franko.
F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Gute Weine.
Weine im Faß v. 25 Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90 Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90 Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh.
das Liter. — **Flaschenweine** bis zu 10 ℳ in jeder Preislage von 12 Flaschen an. 12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu 11, 13, 16, 18 ℳ u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Richard Berek's gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



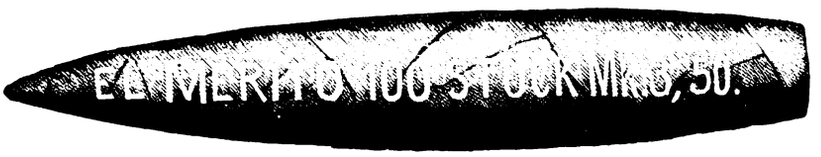
ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarren-spitzen Mk. 0,60, von 0,75, 1,00–3,00 das
Sanitäts-Tabake pro Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur **Engros-Versand.** Catalogue gratis und franco.

Meine aus rein überseeischen Tabaken hergestellten



offerire ich den Herren Eisenbahn-Beamten mit 10% Rabatt. Ziel 2 Monate. — Garantie: eventuell Zurücknahme. — 300 Stück portofrei.
Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9, I. Etage.

Viele **Anerkennungsschreiben** von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Preisausschreiben. — Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels. — Prüfungszeugnisse in Amerika. — Zur Beamtenfrage. — Verhältnisse der Eisenbahn- u. Verkehrs-Beamten. — Technisches. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Personalnachrichten. — Vermischtes. — Patent-Liste. — Literarisches. — Die österreichische Kaiserfamilie auf der Reise. — Vereinsnachrichten ꝛc.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.
Diese Nummer umfaßt 12 Seiten. Hierzu zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Nr. 41. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 8. Oktober 1896. München.

Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels.

(Fortsetzung.)

Wenn schon durch alle die angeführten Thatsachen allein hinreichend bewiesen sein dürfte, daß an dem langsamen Tempo des Wagenumlaufs die Unzweckmäßigkeit der Einrichtungen im Güterzugsverkehr in erster Linie die Schuld trägt, so glauben wir es doch dem Gegenstande wegen seiner großen Wichtigkeit schuldig zu sein, noch weitere Beispiele anzuführen, welche die einschlagenden Verhältnisse illustriren und des Weiteren beweisen, wie die eigentlichen Ursachen der geringen Wagenausnutzung in den bestehenden Betriebseinrichtungen, nicht aber, wie die Meinungen vielfach anzutreffen sind, in zu lang bemessenen Be- und Entladefristen ihren Sitz haben. Nach der in dem eingangs erwähnten Artikel in Nr. 6 der Zeitung des Vereins D. E.-V. vom vorigen Jahre enthaltenen statistischen Mittheilung über die Leistungen der preußischen Eisenbahngüterwagen auf den Zeitabschnitt 1891/92 war im Durchschnitt jeder Wagen im Jahre nur 23 Tage unterwegs, stand dagegen auf den Stationen 342 Tage. Einschließlich der Leerfahrten, der Rangir- und der Be- und Entladezeiten entfällt auf den Wagen nur eine Benutzungszeit von 108 Tagen. Dieser steht also, wie eingangs schon kurz erwähnt wurde, ein vollständiges Unbenutztsein von 257 Tagen gegenüber. Man hält solches kaum für möglich; und doch ist es unbestrittene Thatsache!

Unterstützen wir aber diese Angaben noch durch ein Beispiel aus den Verhältnissen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung und sehen wir zu, wie sich bei dieser die Wagenausnützung gestaltet! Bei dieser Verwaltung waren im Jahre 1894 25218 Güterwagen vorhanden, welche im Jahre 1894 625877850 Achskilometer zurücklegten, was einer Wegelänge von 12409 Achskilometern für den Wagen entspricht. Die Geschwindigkeit der Güterwagen zu 30 Kilometer in der Stunde angenommen, ergiebt die Zeit von 413 Stunden, gleich rund 18 Tagen, während welcher der Wagen unterwegs war. Jede Tonne Gut hat im Jahre 1894 durchschnittlich einen Weg von 69,49 km durchlaufen. Diesen Weg auch für den Wagen angewendet, welche Annahme um so zutreffender erscheint, als nahezu 70 % der gesammten Güter auf 70 km Entfernung befördert wurden, ergiebt bei einer Gesammtleistung von 12409 Achskilometern 178 Reisen. Rechnet man 30 % davon auf Leerfahrten ab, so verbleiben 125 Fahrten mit Ladung. Die Zeit der Be- und Entladung jeder Ladungsfahrt durchschnittlich mit 16 Stunden angesetzt, ergiebt rund 2000 Stunden = 83 Tage. Für jede der 178 Reisen 3 Stunden Rangirzeit angenommen, entfallen hierauf rund weitere 534 Stunden = 22 Tage Benutzungszeit. Sonach setzt sich die gesammte Benutzungszeit des Wagens zusammen aus 18 + 83 + 22 = 123 Tagen, sodaß er 242 Tage unbenutzt stand, also annähernd dasselbe Verhältniß wie in Preußen.

Diese Zahlen reden eine Sprache, die viel zu denken Anlaß giebt. Man ist versucht, einzuwenden: „Grau, mein Freund, ist alle Theorie! In der Praxis stimmt das Exempel doch nicht!" Allein es darf behauptet werden, daß in diesem Falle die Theorie die Praxis nicht Lügen straft, sonst würden sich gewiß auch nicht so viele Stimmen aus der Praxis in der Klage über den langen Aufenthalt der Wagen auf den Stationen vereinigen. Suchen wir aber die Thatsache, daß der Wagen über 200 Tage im Jahre unbenutzt gestanden hat, noch durch folgende Gegenprobe des obigen Exempels zu bekräftigen.

Die 25218 Güterwagen haben zusammen ein Ladegewicht von 245690 Tonnen. Im Jahre 1894 wurden insgesammt 17760027 Tonnen befördert. Um dieses Gewicht zu befördern, war es nöthig, daß jeder Wagen durchschnittlich 72mal beladen wurde. Rechnet man für jedes Mal Be- und Entladen 12 Stunden, so ergeben sich 1728 Stunden = 72 Tage Ladezeit jährlich. Hinzugerechnet auf jeden Beladungsfall für den Abgang und die Ankunft 3 Stunden Rangirzeit, so erhält man eine jährliche Gesammtrangirzeit von 216 Stunden = 9 Tagen. Auf die Beförderung der 72 Ladungen entfällt, wie im vorigen Beispiel ersichtlich, eine durchschnittliche Wegelänge von 12409 Kilometern, die der Wagen leer und beladen zu durchlaufen hatte und wozu die Zeit von 413 Stunden = 18 Tagen erforderlich war. Diese Nutzzeit derjenigen von 72 + 9 Tagen zugeschlagen, kommt eine Gesammtbenutzungszeit von 99 Tagen im Jahre heraus; somit hätte der Wagen 266 Tage unbenutzt gestanden.

In Wirklichkeit gestaltet sich die Ausnützung des Wagens noch ungünstiger, als dieses Beispiel lehrt; denn an der Beförderung obigen Gesammtgewichtes haben auch die fremden Wagen theilgenommen, welche unberücksichtigt gelassen wurden, weil uns eine statistische Unterlage zur Bemessung ihres Antheils nicht zur Verfügung stand.

Digitized by Google

Von der geringen Ausnützung der Güterwagen zeugt auch der Umstand, daß auf den sächsischen Staatseisenbahnen z. B. das bewegte Güterwagenladegewicht nicht über 45 % ausgenützt wird. Man sieht hieraus, welch bedeutender Leerlauf an Güterwagen stattfinden muß.

Wie gewaltig der Leerlauf an Wagen ist, glauben wir übrigens an folgendem Beispiel vor Augen führen zu können.

Im Jahre 1892 verkehrten auf den sächsischen Staatseisenbahnen mit Einschluß dreier kleiner Privatbahnen 656534 Züge ohne die Bauzüge, darunter 245999 reine Güterzüge und 8021 Güterzüge mit Personenbeförderung, im Durchschnitt täglich 1794 Züge mit je 38,4 km Wegelänge. Schließt man die Schnell-, Personen- und gemischten Züge von der Güterbeförderung ganz aus, so brauchte jeder Güterzug, um die im Jahre 1894 beförderten 17760029 Tonnen Güter fortzuschaffen, nur mit 70 Tonnen Nettolast = 7 Wagen von je 10 Tonnen Tragfähigkeit belastet zu sein. Rechnet man zu dieser Nettolast die entsprechende Bruttolast von 42 Tonnen, nämlich 3 Tonnen pro Achse hinzu, so ergiebt sich für jeden Güterzug eine Gesammtbelastung von durchschnittlich 112 Tonnen. Wenn man nun bedenkt, daß die gewöhnlichen Lastzuglokomotiven (diejenigen mit Verbundsystem leisten noch mehr) ohne das Gewicht der Lokomotive selbst und des Tenders, auf horizontalen Strecken 980, auf Neigungen von 1:200 365, 1:150 295, 1:100 205 Tonnen Zuggewicht leisten und erst bei Neigungen von 1:50 und 1:40 über die oben bezeichnete Durchschnittsleistung von 112 Tonnen herabgehen, und wenn man ferner erwägt, daß ein wesentlicher Prozentsatz der Güter von den Personen- und gemischten Zügen befördert wird, so geht daraus hervor, wie stark die Leerläufe sein müssen, nachdem die meisten Züge sowohl an Länge als an Zuggewicht doch bekanntlich nichts zu wünschen übrig lassen. Hier haben wir die Erscheinung, daß eigentlich nicht die zu befördernde Last der Güter, sondern der Ballast der leeren Wagen und die todte Last des Wageneigengewichtes zu der großen Inanspruchnahme der Zugkräfte führt. Diese todte Last scheint sich mit der Zunahme der großen schweren Wagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit eher zu vermehren, als zu vermindern, denn solche Wagen haben ein bedeutendes Eigengewicht, und ihre Tragfähigkeit wird verhältnißmäßig zu wenig ausgenutzt, da in sehr vielen Fällen die Absender sich nur deshalb diese Wagen stellen lassen, um ihre Güter bequemer verladen zu können, nicht aber um mehr als 10000 kg Gewicht darauf zu verladen. Dazu sind derartige Wagen dem Leerlauf genau so unterworfen, wie die weniger tragfähigen; sie erhöhen aber beim Leerlauf das Zuggewicht in dem Maße, als ihr Eigengewicht ein höheres ist. Noch schlimmer steht es in dieser Hinsicht mit den großen, sogenannten Spezialwagen, die, weil sie hauptsächlich nur zum Verladen einer bestimmten Art von Gütern dienen sollen, im leeren Zustande weit umher gesandt werden, wozu nicht wenig der Umstand beiträgt, daß solche Wagen auf verhältnißmäßig wenigen Stationen, den sogenannten Depotstationen, heimisch sind. So manche Nutzlast, die ein solcher Wagen befördert, mag die Selbstkosten nicht tragen, wenn man zu diesen den oft sehr weiten Weg des Leerlaufs vor der Beladung und wieder nach der Entladung zur Depotstation zu den Selbstkosten hinzurechnen will.

Auch die Beschränkung in der Verwendung der plakatirten Wagen (das sind hauptsächlich solche, welche eigens für den Transport von Kohlen, Steinen u. s. w. bestimmt und deshalb mit entsprechender Anschrift versehen sind), begünstigt den Leerlauf sehr bedeutend, obschon es seinen guten Grund haben mag, daß diese Wagen zu den Perioden des starken Verkehrs zu anderen Zwecken nicht verwendet werden dürfen. Nur fragt es sich, ob es nicht zweckmäßiger wäre, die darauf bezügliche Bestimmung in Rücksicht auf Vermeidung des übergroßen Wagenleerlaufs weniger kategorisch zu halten und so zu modifiziren, daß ihre Verwendung den Stationen unter gewissen Umständen und Lagen nachgelassen wäre, namentlich solchen Stationen, welche die anzufordernden leeren Wagen von weit her bekommen und dazu vielleicht nur unter Schwierigkeiten (Bergfahrten, daher langsamere Beförderung) in den Besitz nichtplakatirter Wagen gelangen können.

Aus Furcht vor Anzeigen und um sich den daraus hervorgehenden Verantwortlichkeiten nicht auszusetzen, vermeiden wohl die Stationen die Benutzung plakatirter Wagen zu anderen Zwecken durchweg; dies führt aber dazu, daß andere Wagen angefordert werden müssen und demnach doppelte Leerläufe entstehen, was aber doch nur Zeitverlust, geringere Wagenausnützung und Erhöhung des nutzlosen Zuggewichtes bedeutet.

Stets, wenn von Wagenmangel und ungenügender Wagenausnützung irgendwo die Rede ist, wird ins Feld geführt, daß die Ausnützung der fremden Wagen eine viel zu geringe sei, und es wird dieser Umstand so dargestellt, als ob man in ihm die wesentlichste Ursache jener Uebelstände zu suchen habe. Wohl ist es wahr, daß sich eine Verwaltung die auf ihrem Gebiet verkehrenden fremden Wagen viel mehr, als es geschehen mag, zu Nutze machen könnte, wenn nicht die leidige Furcht vor Fehlgriffen in der Anwendung des schwer verständlichen, viel zu schwulstig gegebenen Wagenübereinkommens das Personal vielfach davon abhielte. Das erklärt sich, wenn man bedenkt, daß ein wirkliches Studium dazu gehört, ehe es selbst einem Geschulten gelingt, hinter all die darin enthaltenen Kreuz- und Querzüge zu kommen und sich eine klare Vorstellung darüber, wie das Alles wohl gemeint sei, zu machen. Um wieviel weniger läßt sich da von einem unteren Beamten, wie Rangirmeister, Lademeister, der sich doch wahrlich nicht auf's Ausdifteln schwer zu erklärender Redewendungen verstehen kann, erwarten, daß er mit sich über die Sache ins Klare kommt. In solche Hände gehört eine kurz gefaßte Anweisung, die in knappen Zügen das angiebt, worauf es bei der Verwendung eines fremden Wagens ankommt.

Aber was bedeutet, die Sache bei Licht besehen, der verhältnißmäßig geringe Leerlauf der fremden Wagen gegenüber dem ungeheuren Leerlauf der einheimischen und ihrer geringen Ausnützung? Was will es, wenn ein fremder Wagen leer in die Heimath zurückläuft, gegenüber der Thatsache sagen, daß ein einheimischer Wagen, um eine einzige Nutztour von etwa 150 bis 200 km im heimischen Gebiet zurückzulegen, mit Einschluß der Be- und Entladezeit acht und mehr Tage braucht?! Man verfolge einmal einen Wagen, dessen Reise sich über eine Anzahl Zugsübergänge und über Strecken 2. und 3. Grades, auf welchen beschränkter Dienst besteht, von Stunde seiner Laderechtstellung bis zur beendigten Entladung, und man wird finden, wie das Ergebniß diese Angabe eher noch übertrifft. Man wird ferner dabei auf die Thatsache stoßen, daß der Wagen seine Reise kaum schneller als ein guter Fußgänger zurückgelegt hat, denn nicht selten entfallen dann etwa 5 km Weges auf die Stunde. Bei solchen Erhebungen stößt man immer wieder auf den Umstand, daß die Uebergangszeiten zu lang bemessen sind und die Verbindungen im Güterzugsverkehre einer gründlichen Verbesserung bedürfen, wohingegen die Frage der Erhöhung der Zugsgeschwindigkeit als von nur untergeordneter Bedeutung erscheint.

(Schluß folgt.)

Berichtigung. Auf Seite 443, Spalte 2, Zeile 36 ist zu lesen: „Betriebsordnung“ und Zeile 40: „Bremsprozente“.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

In einem Artikel **„Wider die Amtskautionen“** schreibt die Deutsche Verkehrs-Zeitung u. A.: „Unter den mannigfachen Vorschlägen, welche in den letzten Jahren zur Beseitigung der den Beamten aus dem Kautionswesen erwachsenen Belastung gemacht worden sind, vermissen wir einen, welcher unserer Ueberzeugung nach allein geeignet ist, wirksame Abhülfe zu schaffen. Das ist die Abschaffung der Amtskautionen überhaupt. Alles was man sonst empfohlen hat, sind kleine Mittel, vielleicht geeignet, die bestehenden Mißstände zu lindern, aber nicht dazu angethan, das Uebel bei der Wurzel zu fassen.“ Da die deutsche Verkehrs-Zeitung als das amtliche Organ der Postverwaltung betrachtet werden darf, so verdient dieser Einwand besondere Beachtung. Das Blatt sagt weiter:

Die Verbesserungsbedürftigkeit des bestehenden Zustandes wird keiner langen Begründung bedürfen. Die Abzüge, welche den der Regel nach vermögenslosen Beamten zum Zweck der Kautionsansammlung gerade in den Jahren auferlegt werden, wo ihr Gehalt noch am schmalsten ist, werden — das weiß Jeder, der mit Beamten und Unterbeamten zu thun hat — als drückende Last empfunden. Ist dann der Beamte zu Jahren gekommn, sind die

Digitized by Google

Kinder herangewachsen, dann fehlt es ihm häufig genug an dem zur Begründung ihrer Selbständigkeit erforderlichen kleinen Kapital: es ist vielleicht vorhanden, aber es ruht als Amtskaution wohl verschlossen im Kassenschrank der Behörde. Bei der Reichs-Postverwaltung waren im Jahre 1895 über 100 000 kautionspflichtige Beamte mit einer Kautionssumme von im Ganzen 45 000 000 Mk. vorhanden. Wer die Verhältnisse aus eigener Anschauung nicht kennt, kann sich vorstellen, welche Mühewaltung mit der Annahme, Verwaltung und Rückgabe so vieler kleiner Kautionsbeträge verbunden ist.

Der Artikel wendet sich auch gegen die Vorschläge in Betreff der Kautions-Bürgschafts-Vereine.

Trotz der erheblichen Erleichterungen, welche die Zulassung eines solchen Bürgschaftsvereins, verglichen mit dem gegenwärtigen Zustand, den Beamten bieten würde, unterliege sie doch auch erheblichen Einwendungen. „Die ganze Einrichtung beruht auf dem Gedanken, daß der redliche und sorgsame Beamte für den ungetreuen oder nachlässigen mit aufzukommen habe. Jetzt habe es der Beamte in der Hand, seine Dienstführung so einzurichten, daß die von ihm bestellte Kaution nicht in Anspruch genommen wird: künftig sei das nicht möglich. Der Beitritt zum Bürgschaftsverein kostet ihn immer Geld, das er nicht zurückerhalte. Ein Postsekretär würde nach dem erwähnten Projekt zunächst jährlich 15 Mark, nach fünf Jahren 7,50 Mark, ein Assistent 9 bezw. 4,50 Mark zahlen müssen, und dafür, wenn er selbst sich nichts zu Schulden kommen läßt, das Bewußtsein haben, daß er dem Staate zur Deckung von Defekten anderer Beamter, auf deren Dienstführung er keinen Einfluß habe, behülflich sei. Diese Erwägung würde sicher eine ganze Zahl von Beamten vom Beitritt zurückhalten und sie veranlassen, wie bisher entweder Kautionen durch Abträge anzusammeln oder aus dem eigenen Vermögen oder dem von Angehörigen oder Bekannten Kautionen in Werthpapieren zu bestellen. Damit fiele aber auch ein großer Theil der Erleichterungen, welche das Bürgschafts-System den Behörden bringen solle, fort: neben dem Pfand des Bürgschaftsvereins blieben voraussichtlich noch eine Menge Einzelkautionen in deren Verwaltung."

„Darum, wenn man an die auf die Dauer unvermeidliche Aenderung des Kautionsgesetzes geht, dann soll man ganze Arbeit machen und es einfach aufheben. Darüber, daß die Beamten sich auf diese Weise am besten ständen, ist kein Wort zu verlieren. Man hat berechnet, daß sie jetzt an Lebensversicherungs- und Kautionsgesellschaften als Vergütung für die Bestellung von Amtskautionen allein ca. $^3/_4$ Millionen Mark jährlich zahlen. Die Frage kann nur sein, ob die Beseitigung der Amtskautionen mit dem finanziellen Interesse des Staates vereinbar ist."

„Die Reichs-Postverwaltung ist durch ihren Betrieb genöthigt, fast alle Beamten ohne Unterschied, selbst die jungen, noch unerprobten Dienstanfänger, ferner die meisten der Unterbeamten täglich mit der Behandlung größerer Geldsummen zu befassen. Wenn sich bei ihr das Kautionswesen als überflüssig erweist, so wird der Schluß gestattet sein, daß für die anderen Verwaltungen, welche sich die mit der Geldverwaltung betrauten Personen mehr aus ihrem älteren und bewährten Personal aussuchen können, erst recht die Kautionen entbehrlich sind."

„Welches ist der ziffernmäßige Nutzen, welchen die Reichs-Postverwaltung aus den bestellten Kautionen zieht? Nach den an anderer Stelle mitgetheilten Zahlen belief sich der jährlich zur Deckung von Dienstschulden in Anspruch genommene Kautionsbetrag im Durchschnitt der 16 Jahre von 1872—1887 auf 26 500 Mark und im Durchschnitt der 10 Jahre von 1885—1894 auf 20 800 Mark. Das ist der Saldo, der sich zu Gunsten der Reichs-Postverwaltung aus dem Kautionswesen ergiebt. Dem stehen aber die Kosten gegenüber, welche ihr aus der Verwaltung der Kautionen, insbesondere aus deren Annahme und Rückgabe, aus der Zinsenzahlung und der Buchführung über die Kautionsguthaben der einzelnen Beamten erwachsen. Aus diesen ergiebt sich, daß sie annähernd doppelt so hoch sind, als der ziffernmäßige Nutzen, den die Postverwaltung aus den Kautionen zieht.

Nun werde dagegen eingewendet werden, die Bedeutung der Kautionen liege nicht bloß darin, daß sie dem Staat den Ersatz von Dienstschulden sichern, sondern vor Allem darin, daß sie dem Entstehen von Fehlbeträgen vorbeugen. Es werde gesagt, die Beamten seien im Hinblick auf den sonst drohenden Kautionsverlust sorgfältiger in der Amtsführung, ihr Verantwortlichkeitsgefühl werde dadurch gesteigert. Mit Recht betrachtet man das für eine völlig unbewiesene Behauptung, für reine Theorie. „Hat irgend Jemand, der mitten im Leben steht, wahrgenommen, daß kautionspflichtige Beamte sorgfältiger arbeiten als solche, die keine Kaution bestellt haben, Beamte mit höherer Kaution besser als solche mit geringeren Kautionen?" „Man mache sich doch einmal die Sache klar. Die Fehlbeträge, welche aus der Kaution zu decken sind, entstehen entweder durch Nachlässigkeit oder in Folge böser Absicht. Die Nachlässigkeit, das Erschlaffen der Aufmerksamkeit bei der Gleichmäßigkeit der dienstlichen Thätigkeit läßt den Beamten nicht einmal das richtig wahrnehmen, was vor seinen Augen sich zuträgt: er verzählt sich bei der Einnahme oder Ausgabe des Geldes, hat nicht Acht auf Handlungen einer anderen Person, die er beaufsichtigen soll. Und in solcher Geistesverfassung soll er an die von ihm hinterlegte Amtskaution sich erinnern, deren er sich in der Regel nur dann bewußt wird, wenn er die Zinsen davon abhebt oder wenn er sie zum Zweck der Erlangung eines Darlehns verpfänden will? Dies ferne Ding soll die magische Kraft haben, ihn aus dem Schlummer aufzurütteln? — Wo nun aber böser Wille, bewußte Unredlichkeit den Fehlbetrag veranlassen, da hofft der Uebelthäter durch einen Griff in die Kasse sich mühelos zu bereichern: er nimmt einen möglichst hohen Betrag, in Verhältniß zu welchem die Kautionssumme geringfügig erscheint. Seine unredliche Handlung soll ihm das Vielfache von dem einbringen, was er an der Kaution verliert. Um dagegen zu schützen, sind die Kautionen viel zu unbedeutend." „Seit die Gesetzgebung die Kautionsbestellung durch Dritte zugelassen hat, ist mit der Lehre von der vorbeugenden Bedeutung der Amtskautionen garnichts zu machen. Ein Beamter, der sich einer Kautionsgesellschaft tributpflichtig macht, will sich durch die feste jährliche Zahlung, welche er an diese leistet, von seiner Kautionspflicht befreien: wie ihn dann die Rücksicht auf jene Gesellschaft zu einer besonders gewissenhaften Amtsführung veranlassen oder gar vor Unredlichkeiten schützen soll, ist wirklich nicht einzusehen.

Uebrigens bleibt ja doch auch, wenn die Kautionen abgeschafft werden, die Verantwortlichkeit des Beamten vollkommen bestehen: er wird aus seinem Gehalt oder sonstigem Vermögen die durch Nachlässigkeit entstandenen Fehlbeträge decken müssen und bei Unredlichkeiten sich überdies vor dem Strafrichter zu verantworten haben.

Die Befürworter des jetzigen Zustandes finden es nun ferner im Interesse der Verwaltung, daß sie den Beamten mit der Ansammlung der Kautionssumme, sei es durch Gehaltsabzüge, sei es durch Aufnahme eines von ihm abzutragenden Darlehns oder durch Beitritt zu einer Lebensversicherungs-Gesellschaft an Sparsamkeit und Wirthschaftlichkeit gewöhnt. Mit diesem Grunde können wir uns sehr kurz abfinden: er trifft in den zahlreichen Fällen überhaupt nicht zu, in welchen der Beamte die Kaution nicht selbst bestellt, insbesondere nicht, wenn er einer Kautionsgesellschaft beitritt: hier sammelt er nicht an, sondern macht im Gegentheil überflüssige Ausgaben. Und in allen anderen Fällen schießt dieser Sparzwang weit über das Ziel hinaus: er legt den Anfängern, besonders im Unterbeamtenstande, Abzüge zu einer Zeit auf, zu welcher sie das Geld für den Lebensunterhalt nöthig gebrauchen. Ein Sparzwang auf Kosten der nöthigen Lebnsbedürfnisse ist sicher keine Erziehung zur Wirthschaftlichkeit: er führt auf der anderen Seite zum Schuldenmachen."

Zum Schluß sagt der Artikel ebenso zutreffend: „Die Amtskautionen bringen dem Staate keinen überwiegenden Nutzen, den Beamtenstand schädigen und drücken sie. So ist es am besten, sie ganz zu beseitigen. Nicht auf Verbesserung, sondern auf Abschaffung des Amtskautionswesens muß das Bestreben der Beamten gerichtet sein."

Wir können dieser Ansicht nur vollständig beistimmen und sind für eine kräftige Agitation in allen Verbandsvereinen, die darauf hinwirken müssen, daß an maßgebender Stelle der Reform des Kautionswesens diejenige Beachtung geschenkt wird, welche nothwendig ist, um zum Ziele zu kommen. Der Staat und die Verwaltung können kein Interesse an dem Fortbestehen einer als veraltet anzusehenden Einrichtung haben. Also fort mit ihr! je eher, desto besser. —

Zur Eisenbahnarbeiterfrage. In letzter Zeit mehren sich die Anzeichen, daß die Arbeiter bei den Eisenbahnen in eine internationale Bewegung einzutreten beabsichtigen. Wer die in den letzten Jahren in der Schweiz, in England und in Frankreich stattgehabten Kongresse der Eisenbahnarbeiter, die mit Ausnahme von Deutschland fast von allen Ländern beschickt wurden, mit Aufmerksamkeit verfolgt hat, wird nicht überrascht sein, wenn, wie das in Oesterreich gegenwärtig der Fall ist, sich die Folgen der dort gefaßten Beschlüsse bemerkbar machen. In Oesterreich sind es die Arbeiter der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die ihre Forderungen durch einen „Muster-Streik" durchzusetzen suchen. Auch in Deutschland hat man eine rege Agitation entfaltet, und wenn die Ergebnisse noch keine besonderen gewesen sind, so ist das wohl der Umsicht zuzuschreiben, mit der die preußische Staatsbahnverwaltung etwaigen Uebergriffen vorzubeugen sucht. Es ist darüber bereits in Nr. 39 dss. Bls. berichtet worden. Man kann es nur mit Genugthuung begrüßen, wenn unsere Deutschen

Digitized by Google

Eisenbahnverwaltungen sich der großen Verantwortung voll bewußt sind, da sie ihrem Arbeiterheere gegenüber sowohl, wie gegenüber der öffentlichen Wohlfahrt überhaupt zu tragen haben. Aber wie die Behörde an sich, so hat auch jeder einzelne Beamte die Pflicht, möglichst dazu beizutragen, daß ruhige und zufriedene Gesinnung unter den Beamten vorherrscht, und er vermag das, wenn er streng darauf sieht, daß die Kräfte des Arbeiters in der rechten Weise in Anspruch genommen werden; daß Arbeit und Ruhefrist in dem richtigen Verhältniß stehen und daß baldigst Abhülfe geschafft wird, wo sich besonders drückende Verhältnisse herausgebildet haben. Dazu gehört freilich, daß an berufener Stelle berechtigte Klagen und Vorstellungen jederzeit Gehör finden und nicht nach bureaukratischem Zopf behandelt werden; denn das Geheimniß, zufriedenes Personal zu haben, beruht wahrlich nicht in der Bewilligung guter Löhne und Gehälter allein, sondern ebensosehr in dem gerechten und beständigen Ausgleich sich immer von neuen bildender Gegensätze. Leider bestehen solche in weit höherem Grade als unter den Arbeitern noch unter den Eisenbahn-Beamten selbst, und es wäre wahrlich nicht zu verwundern, wenn das Interesse der letzteren an der sozialen Lage der ersteren nicht immer als das regste befunden würde. Mit jener Nichtbeachtung, die das machtvollste Monopol der Welt, die Staats-Eisenbahnverwaltung, ihren verantwortlichen Leitern wohl (unverantwortlich leider) zuläßt, haben diese, wenn auch gewiß ungewollt, öfter den gegebenen Augenblick vorübergehen lassen, ohne die Lage ihres Beamten- und Arbeiterheeres überwiegend zu einer befriedigenden zu gestalten. Wenn trotzdem die Beamten unwandelbar und treu zu Kaiser und Reich, König und Vaterland stehen und es sich sogar — w. z. B. der Deutsche Eisenbahn-Beamtenverein — zur Aufgabe machen, die Arbeiter mit zu ihren patriotischen Festen und ihren Kasseneinrichtungen heranzuziehen, so zeugt das nur von dem guten Geiste, der im Beamtenkörper unauslöschlich wohnt und der gegenüber der Alles nivellierenden rothen Internationale zur hellodernden Flamme patriotischer und nationaler Begeisterung entfacht und daher zum stärksten Bollwerk gegen zerstörende Mächte gemacht werden könnte, wenn man neben der Lösung der Arbeiterfrage auch an eine gründliche Lösung der Beamtenfrage ginge. Ohne die letztere wird die erstere niemals ganz gelingen, beide stehen in engem Zusammenhange zu einander. — — Ab. —

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Der elektrische Vollbahnbetrieb soll dem Vernehmen nach, auf der Wannseebahn und zwar auf der Strecke Zehlendorf bei Berlin, eingeführt werden. Von dem Ergebniß dieses Versuches, der einen Kostenaufwand von 200 000 Mark verursache, werde es abhängen, ob der elektrische Betrieb zunächst auf die Vorortstrecken ausgedehnt werden soll. Die Anlagen und der Strom würden von der Firma Siemens & Halske geliefert. Der Betrieb werde demnächst eröffnet.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Hat die Eisenbahnverwaltung die Pflicht, die Schranken der Bahnübergänge ausreichend zu beleuchten? Diese wichtige Frage wurde in einer Verhandlung vor dem dritten Strafsenate des Reichsgerichtes erörtert. Es handelte sich um ein Urtheil des Landgerichtes zu Naumburg vom 13. Mai, durch welches der Steinhauer und Handelsmann Julius Göbner wegen fahrlässiger Tödtung und fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung zu einem Monat Gefängniß verurtheilt worden ist. Ein eigenartiger Zufall war es, welcher das in Frage kommende Unglück verschuldet hat. Auf der Zeitz-Geraer Eisenbahn sollte Nachts zwischen 1 und 2 Uhr eine Lokomotive von Gera ausnahmsweise befördert werden. Der Bahnübergang über die Landstraße zwischen Naumburg und Zeitz war rechtzeitig durch den Bahnwärter geschlossen worden. Als die Lokomotive mit normaler Geschwindigkeit herankam, stellte sich der Wärter vor die eine Schranke und hielt seine Laterne vor sich hin, sodaß das Licht zwar nach vorne und nach der Seite, aber nicht nach hinten fallen konnte. Von hinten, d. h. von der gegenüberliegenden Seite der Straße her kam nun aber im selben Augenblicke — es war Nachts 2 Uhr — der Angeklagte mit seinem Wagen gefahren, in welchem außer ihm und seinem Bruder auch der Handelsmann Jakob saß. Vom Wagen aus konnte nicht bemerkt werden, daß die Barrière geschlossen war. Das Pferd ging auf diese los und zerbrach sie mit Leichtigkeit (sie muß sehr morsch gewesen sein!), sodaß die Insassen der Wagen nicht einmal etwas davon merkten. Dann aber erfolgte sofort der Zusammenstoß der Lokomotive mit dem Wagen. Der letztere wurde zertrümmert und der Handelsmann Jakob wurde todt auf den Schienen gefunden. Das Landgericht hat dem Angeklagten die Schuld an dem Unfall aufgebürdet, weil er sich durch den Genuß von Champagner fahrlässigerweise der Möglichkeit beraubt habe, auf den Weg zu achten und den dreimaligen Haltruf des Wärters zu vernehmen. — Die Revision Göbners wurde vom Reichsanwalt für begründet erklärt. Die Hauptschuld scheine, so bemerkte er, bei der Bahnverwaltung zu liegen, die es versäumt habe, für ausreichende Beleuchtung der Schranken Sorge zu tragen und so dafür zu sorgen, daß die Schließung für die Passanten wahrnehmbar war. — Das Reichsgericht verwarf jedoch die Revision, weil abgesehen hiervon die Fahrlässigkeit des Angeklagten ausreichend festgestellt sei. L.

Vermischtes.

Preußen. Der preußische Landtag wird, wie bestimmt verlautet, etwa um die Mitte des November zusammentreten. Es wird dann sofort die Vorlage wegen der Hessischen Ludwigsbahn an denselben gelangen; als wichtigste Aufgabe aber dürfte der Landtag zu Beginn eine Vorlage, betreffend die Regelung des Eisenbahnfinanzwesens, vorfinden.

Als Fracht-Kuriosum wird Folgendes berichtet: „Um den Absatz der Oberschlesischen Kohle nach dem Norden hin im Interesse der Zurückdrängung der englischen Kohle zu fördern, sind nach bestimmten Plätzen der Ostsee für oberschlesische Kohle vor längerer Zeit bereits wesentliche Tarif-Ermäßigungen bewilligt. Wenn nun aber ein Großhändler, der an einem dieser Plätze seinen Sitz hat, die Kohlenwagen zu dem ermäßigten Tarif-Frachtsatz nach seinem Domizil kommen läßt und alsdann, da er die Kohle an Abnehmer, die einige Meilen weiter anderwärts wohnen, verkauft hat, die Kohle dorthin mit Bahn weiter leitet, so verlangt die Bahnverwaltung von ihm, daß er die Kohle, wenn er des billigen Frachtsatzes von der Grube bis zu seinem Domizil nicht verlustig gehen will, erst entladen, abfahren und sie dann von Neuem wieder anfahren und zum Zweck der Weiterversendung neu verladen läßt. Die hierdurch entstehenden koloffalen Umlade- und Fuhrkosten verschlingen die gewährte Frachtermäßigung ganz oder zum größern Theil und machen somit, abgesehen von der Umständlichkeit, den Erfolg, der durch die Tarifermäßigung beabsichtigt ist, natürlich illusorisch. Der Direktion der „Gott mit uns-Grube" in Oberschlesien, deren Verladungen nach Stettin auf dieses Hinderniß gestoßen sind und welcher diese Bestimmungen unglaublich erschienen waren, wurde die Existenz derselben Seitens der vorgesetzten Behörde, bei welcher reklamirt wurde, bestätigt. Wem zu Nutzen wird wohl die Kohle aus- und wieder eingeladen und spazieren gefahren?"

Württemberg. Am 30. September fand die feierliche Eröffnung der Bahnlinie Kornwestheim-Untertürkheim unter persönlicher Theilnahme des Königs Wilhelm statt. — Die neue Linie Schussenried-Buchau wird am 12. d. M. eröffnet und am andern Tage dem Betriebe übergeben werden. Die Belastungsproben gelangen auf das Beste. — In den Eisenbahnzügen der Strecke Kalw-Pforzheim haben Widersetzlichkeiten und thätliche Angriffe gegen die Schaffner bei Gelegenheit der Fahrkartenabverlangung, des Verbots des Rauchens 2c. stattgefunden, desgleichen mehren sich die Versuche betrügerischen Mitfahrens in bedenklicher Weise. Eine energische gerichtliche Abrügung wird erfolgen. —

Eine Veteranin im Eisenbahndienst ist Frau Karoline Peschelt, welcher seit dem Jahre 1854 auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin die Instandhaltung der Königszimmer obliegt. Obgleich Frau Peschelt im 77. Lebensjahre steht, erfreut sie sich noch einer seltenen Rüstigkeit und waltet in treuer Pflichterfüllung ihres Amtes. Die alte Dame hat in den langen Jahren viel erlebt und kann manchen schönen Charakterzug der Herrscher, unter denen sie gedient hat, und der Angehörigen des Königshauses erzählen. Ihr im Jahre 1874 verstorbener Ehemann war drei Jahrzehnte hindurch auf demselben Bahnhofe als Portier angestellt und bei den Mitgliedern des Herrscherhauses sehr bekannt, namentlich bei Friedrich Wilhelm IV. und der Königin Elisabeth; der König übernahm s. Z. die Pathenstelle bei dem jüngstgeborenen Sohne des Ehepaares Peschelt. Auch Kaiser Friedrich war Herrn Peschelt wohl gewogen, dessen originelles, zwar bescheidenes, aber doch entschiedenes Wesen ihm zu manchem Scherzwort Veranlassung gab. Möge es Frau Peschelt noch recht lange vergönnt sein, in Rüstigkeit ihres Amtes zu walten!

Das Eisenbahnunglück auf der Linie Koliko-Lekko am Komersee ist, wie man aus Rom, 30. September, schreibt, durch eine sehr beklagenswerthe Unbesonnenheit oder Vergeßlichkeit veranlaßt worden, die sich aus einem unvorhergesehenen und Bestürzung verursachenden Unfalle erklärt. Der aus Mailand um 9 Uhr 10 Min. abgehende Schnellzug war nach 11 Uhr in die Nähe der Station Dorio gelangt, wo die Bahn eine ziemlich scharfe Kurve macht. Die Lokomotive engleiste, ohne daß ein weiterer Schaden ent-

Digitized by Google

stand — abgesehen von dem nicht geringen Schrecken der Reisenden — und es wurde nach Koliko und Lekko um Absendung von Arbeitern und Geräthen telegraphirt. Aus letzterem Orte ging alsbald eine Lokomotive mit einem Packwagen, der mit Winden, Hebebäumen u. s. w. ausgerüstet war, aus Koliko ein aus drei Wagen bestehender Zug nach Dorio ab, in den die Reisenden übersteigen sollten; da die Bahn eingleisig ist, so fuhr der Zug rückwärts, d. h. die Lokomotive schob einen Wagen erster, einen zweiter und einen dritter Klasse vor sich her. In dem letzteren, der die Spitze bildete, nahm das ganze verfügbare Personal der Station Koliko Platz; auf der vorderen Plattform befand sich der Bremser Karl Brunetti aus Lekko. Nun war es inzwischen dem Zugpersonal des Schnellzuges gelungen, mit eigenen Kräften die entgleiste Lokomotive wieder auf die Schienen zu bringen, und der Zug setzte sich in Bewegung, ohne daß daran gedacht wurde, daß der in Koliko verlangte Hilfszug schon unterwegs sein mußte und auf dem einzigen Gleise entgegenkam; doch fuhr man sehr langsam, vielleicht, weil eine neue Entgleisung befürchtet werden konnte. Es muß dies als ein wahres Glück betrachtet werden, da andernfalls das Unglück weit größer geworden wäre. Der Zug war kaum in den Tunnel von Prona, den längsten der ganzen Strecke (er mißt 1731 Meter), eingefahren, als der Lokomotivführer die gegenüberliegende Tunnelöffnung sich verdunkeln sah und das Geräusch eines entgegenkommenden Zuges hörte; er konnte Gegendampf geben und brachte den langsam fahrenden Schnellzug fast zum Stehen. Dem Personal des anderen Zuges gelang dies nicht mehr; unter furchtbarem Krachen erfolgte in der Finsterniß des Tunnels der Zusammenstoß, und dem Krachen folgte das Angst- und Schmerzgeschrei der Insassen. Die des Schnellzuges, dessen starke Maschine den Anprall ausgehalten hatte, kamen gleich dem gesammten Personal zum zweiten Male mit dem Schrecken davon. Die drei Wagen des Hilfszuges waren zwischen den beiden Maschinen völlig zertrümmert worden. Außer dem Bremser Brunetti, der mit wahrer Todesverachtung auf seinem Posten geblieben und zerquetscht worden war, hatte ein Gendarmeriewachtmeister den Tod gefunden. Alle übrigen Personen des Hilfszuges, sieben an der Zahl, waren verletzt.

Briefkasten.

Nr. 1896. Die Ernennungen zum Weichensteller 1. Klasse erfolgen nach Bedarf. Bevorzugungen, außer der Wahl nach der Befähigung, finden in der Regel nicht statt. Die Ernennung erfolgt durch die Direktion. Unseres Erachtens haben Sie Aussicht auf eine solche Stelle. Wegen des Weiteren empfehlen wir Ihnen eine vertrauensvolle Anfrage bei Ihrem Vorgesetzten. — **B.** in **O., Sch.** in —**m.**— In nächster Nummer! Daß im dortigen Bezirk eine behördlich beaufsichtigte „Eisenbahn-Sparkasse" besteht, ist uns neu. Eine Beschreibung dieser Einrichtung würde gewiß allgemein interessiren. Dank und Gruß! — **R. C. und Andere.** Die Frage des Wagenmangels hat in den gegenwärtigen Nummern nun wieder eine eingehende Beleuchtung gefunden, die zum Theil Ihren Ausführungen entspricht. Soweit es nicht der Fall, werden wir darauf zurückkommen. Aus der Uebereinstimmung derselben darf man mit Recht schließen, daß Ihre praktischen Erfahrungen die richtigen sind. Es kommt jetzt nur auf die energische Durchführung an. Dank und Gruß! — **F.** in —**n., B.** in **Z.** In einer der nächsten Nummern! — **Ch. 10.** Es ist durchaus nicht gleichgiltig, wenigstens nach der Meinung Vieler, ob das Gehalt monatlich oder vierteljährlich gezahlt wird. Die Unterschiede hier zu beleuchten, dazu fehlt der Raum; doch ist der Gegenstand wichtig genug, um einmal an anderer Stelle zur Erörterung zu kommen.

Vereins-Nachrichten.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Aus dem Dienste der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen schied mit Ende September d. J. der Vorstand des Statistischen Bureaus, Herr Hofrath Johann Ferdinand Ulbricht — einer der verdienstvollsten Beamten, welcher ein Menschenalter hindurch in rastlosem Schaffen dem Aufschwunge des Sächsischen Staatsbahnenwesens gefolgt ist.

Nach entsprechender Vorbereitung für den Expeditionsdienst leistete Herr Hofrath Ulbricht seiner Militärpflicht Genüge und trat sodann — im Jahre 1851 — in das statistische Bureau des Königl. Sächs. Ministeriums des Innern ein. Nach 5jähriger Beschäftigung daselbst bewog ihn sein Interesse für das damals in der Ausgestaltung begriffene Telegraphenwesen zu diesem Institute überzutreten, allein sehr bald darauf und zwar im Jahre 1859 wurde er in die Rechnungsexpedition des Königl. Sächs. Finanz-Ministeriums berufen, um daselbst die amtliche Eisenbahnstatistik zu bearbeiten. Herr Ulbricht wußte sich dieser Aufgabe in so vorzüglicher Weise zu entledigen, daß er im Jahre 1870 zum Vorstande des damals errichteten Statistischen Bureaus für die Königl. Sächs. Staatseisenbahnen ernannt wurde.

Durch sein unermüdliches Schaffen und rastloses Streben nach Vervollkommnung ist die Statistik der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen vermöge lichtvoller Verarbeitung des gewaltigen Materiales und formgewandter Gestaltung zu einer Vollendung gediehen, welche die rühmende Anerkennung von Autoritäten auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Statistik gefunden hat. Unbeschadet dieser umfassenden Thätigkeit wurde Herr Ulbricht durch das besondere Vertrauen seiner Dienstbehörde zu gleichzeitiger jahrelanger Leitung noch anderer, bedeutender Hauptverwaltungsdienststellen berufen, um auch hier sein organisatorisches Talent in erfolgreichster Weise zu bethätigen.

Wohlverdient waren daher die zahlreichen Ehrungen, welche Herrn Ulbricht durch seine Dienstbehörden und landesherrliche Gnade bereitet wurden. Seiner Ernennung zum Bureaudirektor (1882) folgte die Verleihung des Titels und Ranges eines Rechnungsrathes (im Jahre 1886) und eines Hofrathes (im August d. J.) Außerdem wurde ihm der Königl. Sächs. Albrechtsorden und der Königl. Sächs. Verdienstorden verliehen.

Aber auch die Interessen des Vereins der Staatsbahnbeamten hat Herr Hofrath Ulbricht als treues Mitglied in jeder nur denkbaren Weise fortgesetzt in so außergewöhnlichem Maße gefördert, daß es für den Verein eine unabweisbare Ehrenpflicht war, seinem tiefempfundenen Danke entsprechenden Ausdruck zu verleihen.

Zu diesem Zwecke hatten sich am 30. September d. J. in einem durch Draperie, Blattpflanzen und die Büste Sr. Majestät des Königs geschmückten Dienstraume der Vorsitzende und Abgeordnete des Hauptvorstandes, der Vorstand des Bezirksvereins Dresden in seiner Gesammtheit und Abgeordnete der übrigen Bezirksvereine des Landes, sowie die Beamten und Bediensteten des Statistischen Bureaus eingefunden.

Der Vorsitzende des Hauptvorstandes, Herr Eisenbahn-Sekretär Fischer, begrüßte den erschienenen Herrn Hofrath Ulbricht und legte dar, daß der Verein der Staatseisenbahnbeamten, welcher den Gefeierten mit Stolz zu den Seinen zählen dürfe und allezeit als treuen Freund und eifrigen Förderer verehre, ihn nicht scheiden lassen könne, ohne ihn nochmals der dankbarsten Anerkennung und Würdigung seiner hervorragenden Verdienste um den Verein und die Hebung des Standes, sowie all des vielen Guten, welches er dem Vereine erwiesen, zu versichern und ihn zu bitten, demselben auch fernerhin freundlich gesinnt bleiben zu wollen. Man sage mit Recht, daß das Volk, welches seine großen Männer ehre, sich selbst ehre, und in dieser Gesinnung glaube der Verein es sich schuldig zu sein, seiner Dankbarkeit auch dadurch Ausdruck zu verleihen, daß er durch seine anwesenden Vertreter Herrn Hofath die Bitte vortragen lasse, die Ehrenmitgliedschaft des Vereines annehmen zu wollen. Redner schloß mit dem Wunsche, daß der Gefeierte des wohlverdienten Ruhestandes noch lange Jahre in ungetrübter körperlicher und geistiger Frische sich erfreuen möge und überreichte hierbei in einer wappengeschmückten Mappe das künstlerisch ausgeführte Ehrenmitgliedsdiplom, welches der Verdienste des Gefeierten um den Verein gedenkt und in sinniger, getreuer Weise u. A. auch die Erzeugnisse der reichen literarischen Thätigkeit des Gefeierten bildlich mit zur Darstellung bringt.

Tief gerührt dankte Herr Ulbricht für diese Ehrung und führte aus, es sei ihm eine Freude, dem Vereine, für welchen er von jeher eine besondere Zuneigung gehegt, künftig als Ehrenmitglied angehören zu können, er werde auch fernerhin ein treues Mitglied bleiben, umsomehr als er sich bewußt sei, aus den Reihen Derer hervorgegangen zu sein, welche ihm zu Ehren heute erschienen seien. Dieser Zugehörigkeit werde er immer eingedenk bleiben, wenn er auch durch glückliche Umstände emporgetragen worden sei. Von Wehmuth ergriffen, erwähnte der Gefeierte, wie tief er bedauere, daß es ihm vom Schicksale nicht vergönnt sei, eine Familie um sich zu haben, welche sich der erhebenden Beweise von Liebe und Theilnahme, wie solche ihm zu Theil geworden, mit ihm freuen könne.

Der Vereinsvorsitzende Herr Fischer bat, der Herr Hofrath wolle den Verein als seine Familie betrachten, welche immer in Dankbarkeit zu ihm als dem väterlichen Freund und Wohlthäter emporschauen werde, und nahm mit herzlicher Danksagung die Versicherung des Gefeierten entgegen, daß er die Interessen des Vereins auch fernerhin in reger Weise fördern werde.

Hierauf ergriff Herr Eisenbahnsekretär Friedrich als Vorsitzender des Bezirksvereins Dresden, welchem letzteren Herr Hofrath Ulbricht als Mitglied im Besonderen angehört, das Wort und legte dar, wie der Gefeierte nicht nur durch geistvolle Vorträge und belehrende, sowie anregende Schriften, sondern auch durch vielfache Akte werkthätiger Menschenliebe die Bestrebungen und Ziele des

Digitized by Google

Vereins in edelster und erschöpfender Weise gefördert habe; was liege daher näher, als daß in dieser feierlichen Stunde des Scheidens tiefe Wehmuth die Vertreter des Vereins erfülle. Erhebend sei aber der Gedanke daran, daß der Herr Hofrath wohl aus dem Amte, nicht aber aus der Mitte des Vereins scheide und auch in Zukunft sein erprobter Rath und seine reichen Erfahrungen dem Vereine zu Nutz und Frommen gereichen werden. Redner knüpfte hieran den Wunsch, daß dieses schöne und ideale Verhältniß noch recht lange Jahre bestehen möge und schloß mit der Versicherung, daß, wenn nach ewigem Rathschlusse dereinst ein Scheiden für immer eintreten sollte, das Andenken des Gefeierten inmitten des Vereins allezeit dankbar in Ehren gehalten und nimmer verlöschen werde. Tiefbewegt bezeichnete der Gefeierte diese Stunde als eine der schönsten seines Lebens und dankte herzlich unter Wiederholung der Versicherung, daß er dem Vereine seine wärmsten Sympathien für alle Zeit bewahren und auch Gelegenheit finden werde, dies zu bethätigen.

Möge dem verdienstvollen Beamten und edlen Menschenfreunde, dessen jeder Zeit liebenswürdiges und gewinnendes Entgegenkommen Allen, welche mit ihm in Verkehr traten, unvergeßlich bleiben wird, ein heiterer, glücklicher Lebensabend beschieden sein.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirksverein Halle a. S.

Sonntag, den 18. Oktober, 3 Uhr Nachmittags **Hauptversammlung** in „Bühlings Hotel".

Tagesordnung: Wahl eines Vorsitzenden.

Halle, den 3. Oktober 1896. **Der Vorstand.**

Ortsgruppe Schneidemühl.

Am Schlusse des II. Vierteljahres verblieben in der hiesigen Ortsgruppe nach Abzweigung der bis dahin hier zugehörenden Mitglieder in Landsberg a. W. und Neustettin 145 Mitglieder. Im III. Vierteljahr erhielt die Ortsgruppe einen Zuwachs von 37 Mitgliedern, sodaß derselben gegenwärtig 182 Mitglieder angehören.

Laut nachstehender Zusammenstellung gehören zu unserer Ortsgruppe: 4 Bahnmeister, 4 Bureaubeamte, 3 Haltestellen-Aufseher, 82 Lokomotivbeamte, 2 Materialien-Verwalter, 12 Rangirmeister, 22 Stationsbeamte, 6 Telegraphisten, 24 Weichensteller, 3 Werkmeister und 20 Zugbeamte; insgesammt 182.

Die sonstigen im verflossenen III. Vierteljahre vorgekommenen Veränderungen innerhalb der Ortsgruppe sind, daß der Vertrauensmannsbezirk Nr. 21 die Nummer 78a erhalten hat, zu dessen Vertrauensmann Herr Stations-Assistent Jahnke und daß zum Vertrauensmann für den Bezirk Nr. 78 Herr Lokomotivführer Bahr bestellt worden ist.

Der Vorstand. Plicat.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Am 1. Oktober d. J. hat sich ein Preßausschuß für den Landesverein gebildet. Derselbe hat den Zweck, den wissenschaftlichen Theil unserer Vereinsaufgaben zu pflegen und zwar durch Gewinnung von Mitarbeitern für die Vereinszeitschriften, durch Erlaß von Preisausschreiben und soweit als möglich durch Veranstaltung von Vorträgen.

Dem Ausschuß gehören an die Herren: Inspektor Neff, Vorstand der Inventarverwaltung, Telegraphensekretär Matthias beim Telegraphenamt und Sekretär Beyerle beim (Eisenbahn-) Revisorat, alle in Stuttgart. Der Letztgenannte hat im Auftrag des Landesvorstandes vorläufig auch die Geschäftsführung übernommen.

Der Ausschuß beginnt seine Thätigkeit damit, daß jeder der genannten Herren kleinere und größere Abhandlungen über Gegenstände, welche mit dem Verkehrsdienste oder mit den allgemeinen rechtlichen und sozialen Standesverhältnissen im Zusammenhange stehen, von den Vereinsmitgliedern zur Veröffentlichung in den Deutschen Verkehrsblättern entgegennimmt und sofern dieselben sachlich gehalten sind, mit dem Zeichen P. W. (Preßausschuß Württemberg) an die Redaktion weitergiebt. Nichtpassendes wird an die Verfasser zurückgegeben. Das Redaktionsgeheimniß bleibt gewahrt.

Am Jahresschlusse werden die einzelnen Artikel, ohne Rücksicht auf etwaige Honorirung seitens des Verlags, je nach der Bedeutung prämiirt. Aufsätze, welche im laufenden Jahre bereits in der Zeitung erschienen sind, können nachträglich zur Prämiirung angemeldet werden. Vereinsberichte und Artikel zur Verfolgung von Sonderinteressen sind von der Behandlung durch den Preßausschuß ausgeschlossen.

Die Herren Bezirksvorstände werden ersucht, bei den Versammlungen auf den Preßausschuß aufmerksam zu machen und zu dessen Unterstützung aufzufordern.

Stuttgart, den 1. Oktober 1896.

Für den Landesvorstand.
Fraenkel.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von den Firmen: **Wilhelm Emmer, Berlin,** Pianino-, Harmonium- u. Flügel-Fabrik; **Ernst Vogdt, Breslau,** Gold- und Silberwaaren-Fabrik; **Adolf Tendering, Orsoy,** Größte Holländische Cigarren-Fabrik. Auf diese drei Beilagen machen wir hiermit besonders aufmerksam.

☞ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

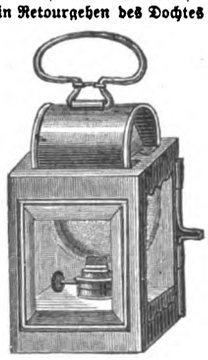
Anzeigen.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.

à Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Pianinos von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

A. Vielhauer's
streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien
fabrizirt und versendet **nur gediegenste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima wß. garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**
Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Trauben-Versand.

Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.
Genfingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

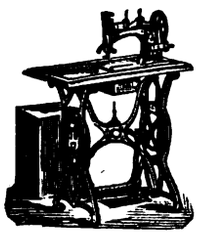
Neu! **Patent-Zithern** (neu verbess.) Thatsächl. von Jed. in 1 Stunde nach d. vorzügl. Schule **ohne Lehrer und ohne Notenkenntn.** erlernb. Größe 56×36 cm, 22 Saiten, **hochf. und haltbar gearbeitet, Ton wundervoll. (Prachtinstr.)** Prs. nur Mk. 6.— m. Schule und allem Zubehör. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt. **O. C. F. Miether**
Hann. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.
NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 kl. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von d. Güte u. Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Stations-Assistent II. Kl.

einer kleinen Station wünscht Familienverhältnisse halber mit Kollegen der Verk.-Controle II, oder anderem Verwaltungs-Bureau in Dresden zu tauschen.

Offerten beliebe man unter **G. Z. 501** an die Expedition dieses Blattes zu senden.

Digitized by Google



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit **50 Mk.**

Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit **60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Was ist

*Schapirograph?**)

Schapirograph ist ein neuer unübertroffener Vervielfältigungsapparat zur selbständigen kostenlosen Herstellung von Drucksachen aller Art, sowie zur Vervielfältigung von Briefen, Actenstücken, Zeichnungen, Noten-Plänen, Programmen 2c. 2c. in Schwarzdruck. Die Handhabung dieses Apparates ist für jeden Laien eine erstaunlich einfache, der Erfolg unausbleiblich und garantiert. Von einer mit Tinte auf Papier hergestellten Schrift oder Zeichnung erzielt man ohne Presse und ohne jede Chemikalien auf die einfachste Weise circa 150 Abzüge innerhalb 15 Minuten. Ein Schapirograph für Quart und Folio kostet mit allem Zubehör nur **Mk. 17,—.** Zum Beweise, daß der „Schapirograph“ der beste Vervielfältigungsapparat ist, sind wir bereit, denselben auf unsere Gefahr und ohne Zahlung zum probeweisen Gebrauche für 5 Tage franco zu versenden und beanspruchen wir im Falle der Rücksendung keinerlei Entschädigung.

Hermann Hurwitz & Co., Berlin C., Klosterstr. 49.

Spezial-Geschäft für Patent-Artikel.

*) Prospekt und Druckproben frei.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Soeben erschien in unserem Verlage:

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Ein eisenbahntechnisches und militärisches Hilfsbuch

von

Dr. jur. Joesten

Regierungsrath u. Hauptmann a. D.

(Miles Ferrarius.) **Preis 1,50 Mk.**

Die „Deutsche Armee-Zeitung“ schreibt in Nr. 37 vom 12. September 1896 über dieses Buch:

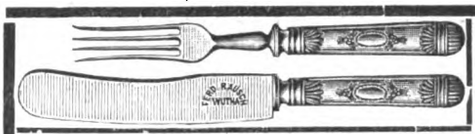
„In dem Vorworte spricht der Verfasser dieser verdienstvollen, interessanten und instruktiven Schrift aus, daß ‚die geschichtlichen und systematischen Ausführungen darlegen sollen, wie sich die Eisenbahn-Benutzung im und zum Kriege entwickelt hat, und in welcher Weise ein in Bau und Betrieb vervollkommnetes Eisenbahnwesen der Neuzeit den höchsten Ansprüchen genügt, die im Kriegsfalle erhoben werden können.‘“

„Die Aufgabe ist vollständig gelöst und erfüllt. Der geschichtliche Theil ist klar, übersichtlich, lehrreich — und zwar für Jedermann, nicht nur für den Soldaten oder Eisenbahntechniker, und auch der das System behandelnde Theil ist Jedermann verständlich und belehrend.

Bei dem großen Interesse, welches dem Gegenstand allseitig entgegengebracht wird, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß das Werk mehrere Auflagen erleben wird.“

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder auch direkt vom

Verlag d. D. Verk.-Bl.



Messer, Löffel, Scheeren. Nickel-, Lakir-u. Emaillewaar., Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert

Tafelbesteck in la Qual. von Mk. 5 bis 50.

Ferd. Rausch-Wutha, Thür.

Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.

Katalog umsonst und postfrei.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,

bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.

W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant

empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch **Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Das schönste

Zimmer-Closet!

Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth., überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!

Uebertrifft an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen. — Es kostet:

mit dunklem Phantasiestoff Mk. 23.50
„ rothbraun. gemust. Wollstoff „ 24.50
„ rothbraun. od. grün. Plüsch „ 25.50
„ buntgewebtem Moq. Plüsch „ 27.50

1 gepolsterte **Rück- und Armlehne** dazu passend (zum Anstecken) in Wollstoff Mk. 10.—, in Plüsch Mk. 12.—

1 Kiste z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.

Garantie: Zurücknahme!

Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.

Carl Dettmer, Göthen i. A. 56.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabrizirt die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitto** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,

Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Gensingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.

Ad. von Quilfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

1893er Rhein- & Moselweine,

gar. rein,

per Ltr. oder Fl. 90 Pfg

von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.

12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.

C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmuck-sachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen **ohne Preiserhöhung.**

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.
Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**
Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-B's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.
No. 11

1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 **echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz** im Griff, fein vergoldet. 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korkz. nur M. 1.20
sendung erf. unter Beif. v. 20 Pf portofr
Nichtgefallendes nehme retour.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1.50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.
F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. **19 Mk.**

Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.**
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.
Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Reiner, guter Wein.

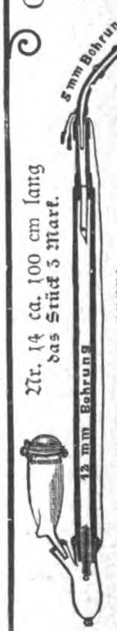
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Symphonion-Musikwerk

selbstspielend, 40 Töne, herrliche Stahlkamm-Musik, Hebelaufzug, feinpolirtes Gehäuse mit Goldverzierung, Größe ca. 20×18×12 Ctm., versende mit 5 Stahlnotenscheiben incl. Kiste ab hier für nur **M. 16,50** Nachnahme; jede fernere Notenscheibe 33 Pfg. Dasselbe Instrument, zum Drehen, etwas kleiner nur **M. 11,50.** Illustrirter Katalog mit tausenden von Musik-Instrumenten aller Art franco gegen 30 Pfg. in Marken, die bei Bestellung rückvergütet werden.
Richard Kox, Musikw.-Export, **Duisburg a. Rh.**

Die
Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktien-Gesellschaft
Berlin W. 8, Französischestrasse 15
stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**
Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von mk. 0,60, 0,75, 1,00–3,00 das
Sanitäts-Tabake pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur **Engros-Versand.** Cataloge gratis und franco.

Meine aus rein überseeischen Tabaken hergestellten

offerire ich den Herren Eisenbahn-Beamten mit 10% Rabatt.
Ziel 2 Monate. — Garantie: eventuell Zurücknahme. — 300 Stück portofrei.
Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9, I. Etage.

Viele **Anerkennungsschreiben** von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vereins-Nachrichten. — Vereins-Bekanntmachungen und Einladungen. — Vermerke der Geschäftsstelle. — Anzeigen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.
Hierzu drei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Nr. 42. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter

und

Allgemeine Deutsche

Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 15. Oktober 1896. München.

Preisausschreiben.

Der unterzeichnete Verlag nimmt zur Veröffentlichung im 3. Jahrgange des **Deutschen Flügelrad-Kalenders** (1898), herausgegeben für die Familien Deutscher Eisenbahner,

Erzählungen und Humoresken aus dem Eisenbahnleben

an und setzt zum Zwecke der Erlangung guter Originalarbeiten, welche außerdem mit dem üblichen Druckhonorar bezahlt werden, folgende Preise fest: **ein I. Preis 100 Mark, ein II. Preis 60 Mark und ein III. Preis 30 Mark.**

Die Einsendung der Arbeiten muß bis zum 1. Februar 1897 erfolgen, und zwar in verschlossenem, mit Motto versehenem Briefumschlag, gerichtet an die Schriftleitung der Deutschen Verkehrs-Blätter (Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung), Leipzig, Dörrienstraße Nr. 3. — Ein vor der Veröffentlichung zu nennender Ausschuß wird im Verein mit genannter Schriftleitung die Prüfung der Arbeiten vornehmen und dann die Preisvertheilung im Laufe des Monats Februar 1897 in den Deutschen Verkehrs-Blättern angekündigt werden. Die Arbeiten werden Eigenthum des Verlags.

Bei den obigen günstigen Bedingungen ist zu erwarten, daß die Betheiligung an diesem Wettbewerbe unter den Erzähler- und Dichtertalenten unserer Eisenbahner eine recht rege sein wird.

Leipzig, Dörrienstraße Nr. 3.

Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Eisenbahnen und Zwischenhandel.

Von Eisenbahn-Direktor de Terra in Guben.

I.

Die deutschen Eisenbahnen sind der Post gegenüber zu sehr umfangreichen Leistungen, theils ganz ohne Entgelt, theils zu außerordentlich billigen, kaum die Selbstkosten deckenden Sätzen verpflichtet, ein Verhältniß, das in anderen Ländern, wie England, Frankreich, Nordamerika, nicht seines Gleichen findet, und das auf Voraussetzungen beruht, die sich längst als völlig unzutreffend erwiesen haben. Infolge dieser unseren Eisenbahnen auferlegten, durch nichts gerechtfertigten Lasten sind sie thatsächlich außer Stande, hinsichtlich der Stückgut-Beförderung, soweit es sich dabei nicht um größere Gewichtsmengen handelt, mit der Post in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Ja selbst bei größeren Mengen ist dies kaum noch der Fall, da solche, wo es angeht, nicht selten in lauter einzelne Packete zu je 5 Kilogramm zerlegt und der Post übergeben werden. Trotz der beträchtlich höheren Kosten für Verpackung und Behandlung ermöglicht dieses an sich unwirthschaftliche Verfahren in Folge des für weitere Entfernungen (von einem Ende des Deutschen Reiches bis zum anderen — der österreichisch-ungarischen Monarchie) übertrieben billigen Portosatzes von 50 Pfg. noch immer recht erkleckliche Ersparnisse. Diese Ersparnisse werden meist in den Kreisen des Großgewerbes, im Grunde auf Kosten der Gesammtheit der Steuerzahler erzielt, welcher die Ueberschüsse aus der Verwaltung der Staatsbahnen mittelbar zu gute kommen. Der Widersinn dieses Verhältnisses wird durch die Thatsache treffend beleuchtet, daß die Mehrheit der Steuerzahler gerade von den minder- und unbemittelten Klassen gebildet wird. Gleichwohl ist trotz wiederholter Anregungen aus den Kreisen der Volksvertretung hierin noch immer nicht Wandel geschaffen.

Wenn der Stückgut-Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen bisher noch nicht die Beachtung und Förderung gefunden hat, deren er sich in anderen, namentlich auch den vorgenannten Ländern erfreut, so ist dies unzweifelhaft mit eine Folge jenes widersinnigen Verhältnisses. Es wäre unrichtig, dieses allein dafür verantwortlich machen zu wollen. Auch in anderer Beziehung spielt das geschichtlich Ueberkommene dabei eine Rolle. So lange die Verkehrsmittel vollständig oder doch überwiegend den Gegen-

Digitized by Google

stand privater Unternehmungen bildeten, entsprach es dem diese vor Allem beherrschenden Erwerbs-Interesse, den größeren Abnehmern (von Transport-Leistungen) gewisse Begünstigungen einzuräumen, die den kleineren versagt blieben. Und diesem damals, vom Standpunkte der Unternehmer aus, vollberechtigten Grundsatz verdanken hauptsächlich die mancherlei Bevorzugungen ihre Entstehung, die sich zum großen Theil bis auf die heutige Zeit erhalten haben. Hierin liegt hauptsächlich der Grund für die vielen Begünstigungen des Fernverkehrs gegenüber dem Nahverkehr, der wohlhabenderen, leistungsfähigeren Reisenden gegenüber den minder- und unbemittelten. Aus jenem Grundsatz erklärt sich auch die unverhältnißmäßig höhere Fracht, die der Kleinbetrieb, auch der gewöhnliche Verfrachter, der nicht durch ein Gewerbe mit der Eisenbahn in Beziehung steht, für sogenannte Stückgut-Sendungen gegenüber den Frachten zu entrichten hat, die für ganze Wagenladungen erhoben werden, wie sie meist nur vom Großbetriebe mit einem Male zusammengebracht werden können.

Auch das bei uns in hoher Blüthe stehende und einen eigenen, sehr einträglichen Erwerbszweig bildende Sammelgeschäft, das sich unter der Herrschaft und Leitung einiger (größerer) Speditionsfirmen zu einer weitverzweigten Organisation entwickelt hat, ist auf die unverhältnißmäßige Höhe des Unterschiedes zwischen der Stückgut- und der Wagenladungs-Fracht für die gleiche Waare zurückzuführen. Aber weiterhin und ganz vornehmlich geht es auch zurück auf eine Tarifbildung, die, ein Kompromiß zwischen dem vorübergehend als Ideal betrachteten sogenannten natürlichen (in Wirklichkeit höchst unnatürlichen) Wagenraum- und Gewichts-Tarifsystem und dem später (nicht allseitig) als richtig erkannten Werthklassifikations-System, in den beiden allgemeinen Wagenladungs-Klassen auf das Ansammeln und Vereinigen aller möglichen minder- und hochwerthigen Güter zu Wagenladungen geradezu eine Belohnung setzte. Es ließe sich kaum etwas dagegen einwenden, wenn Eisenbahn und Publikum für ihren Verkehr mit geringeren Gewichtsmengen als Wagenladungen eines vermittelnden Zwischengliedes bedürften oder beide Vortheile davon hätten, die den Verzicht auf einen unmittelbaren Verkehr rechtfertigen. Beides ist aber nicht der Fall. Die den Eisenbahnen aus jener Vermittelung erwachsenden Vortheile sind so gering, daß sie gegenüber den für sie damit verbundenen sehr beträchtlichen Einnahme-Ausfällen gar nicht ins Gewicht fallen. Und von den Verkehrs-Interessen haben wieder nur die einigen Antheil an dem Gewinn des Sammelgeschäftes, die sich der Einrichtung in größerem Umfang bedienen. Die Masse der kleinen Interessenten hat, von keineswegs vereinzelten Fällen unreeller Uebertheuerung abgesehen, meist nur die Nachtheile, Verzögerungen u. s. w. zu tragen, die bei der verschiedene Zwischenglieder erfordernden Einrichtung unvermeidlich sind. Der Hauptvortheil daraus fließt Jahr für Jahr ohne zwingenden Grund in die Taschen einer Gruppe entbehrlicher Vermittler. Mit den sonstigen anerkennenswerthen Bestrebungen, durch möglichst weite Ausdehnung der direkten Verkehrsbeziehungen (Tarifsätze) selbst im überseeischen Verkehr, diese entbehrlichen Vermittler zu beseitigen, steht das eben geschilderte Verhalten unserer Eisenbahnen in einem schlechterdings unlösbaren Widerspruch. (Vergl. hierzu „Soziale Verkehrspolitik“ von Otto de Terra, Berlin 1895.)

Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels.

(Schluß.)

Von Vortheil wäre es, wenn die Verwaltungen von Zeit zu Zeit Stichproben über die Dauer der Reisen von beladenen Wagen anstellen ließen. Auf diese Weise ließe sich zu Tage fördern, wo sich Mängel in der erforderlichen Beschleunigung der Güterbeförderung befinden.

Ebenso könnten auch Kontrolmaßregeln über den Leerlauf von Wagen ausgeübt werden, um an der Hand der Einzelfälle zuverlässiges Material für die Erhöhung der Zweckmäßigkeit in den für die Wagenvertheilung bestehenden Einrichtungen zu gewinnen. Zwar wird einiges Material durch die Anzeigen des Revisionspersonals gesammelt, aber diese Anzeigen können sich nicht mit dem Werthe einer von der obersten Instanz ausgehenden Erhebungsmaßregel, die den Zweck hat, eine geschaffene Einrichtung auf ihren praktischen Werth und ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen, messen, denn mit dergleichen Anzeigen verbindet nicht jeder die Absicht, bestehende Mängel an der Wurzel zu fassen und auf deren Beseitigung hinzuwirken, sondern es tragen diese Anzeigen gewöhnlich einen polizeilichen Charakter, und ihr Grundgedanke läuft darauf hinaus, vorgekommene Abweichungen von der Regel zu rügen, gleichviel ob die Noth dazu zwang oder nicht, oder die Handlungsweise im wohlverstandenen Verwaltungsinteresse lag. Und übrigens gelangen derartige Anzeigen wohl in den meisten Fällen nicht in den Schooß der Zentralleitung, sondern verlaufen, wie das bei bureaukratischer Organisation einer großen Verwaltung kaum anders sein kann, auf dem Gebiete der nachgeordneten Instanzen.

Bei allen Lichtseiten, die das Wagenmeldewesen in Bezug auf gleichmäßige Vertheilung der zur Beladung von den Stationen benöthigten Wagen hat, darf doch nicht übersehen werden, daß diese Einrichtung den Wagenleerlauf sehr begünstigt. Diese Ansicht sei durch das Folgende unterstützt.

Bei einer deutschen Eisenbahn-Verwaltung besteht die Einrichtung, daß das ganze Verwaltungsgebiet in Meldebezirke eingetheilt ist. Den Mittelpunkt eines jeden Bezirks bildet eine Meldestation. An diese haben sämmtliche zum Bezirk gehörigen Bahnhöfe und Haltestellen täglich zwischen 12 und 1 Uhr Mittags ihren gesammten Bestand und Bedarf an Güterwagen telegraphisch in vorgeschriebener Form anzuzeigen. Ueber das Ganze ist eine Zentralleitung gesetzt, an welche die Meldestationen bis Nachmittags 2 Uhr das Ergebniß aus den eingegangenen Anzeigen, also den gesammten Wagenbestand und -Bedarf des Meldebezirks telegraphisch bekannt zu geben haben. Daraufhin fertigt die Zentralleitung eine Uebersicht über den Wagenbestand und -Bedarf des ganzen Verwaltungsbereichs an und bewirkt hiernach den Ausgleich. Bei unzureichendem Wagenbestande findet Deckung nach Verhältniß des Bedarfs statt. Die nun von der Zentralstelle an die Meldestationen und wieder von den letzteren an die Dienststellen des Bezirks ergehenden Verfügungen, welche telegraphisch in den späteren Nachmittagsstunden erfolgen, sind baldmöglichst auszuführen, d. h. es ist die zur Abgabe bestimmte Anzahl Wagen mit erster Gelegenheit, welche aber manchmal, wenn die Züge überlastet sind, sowie aus mancherlei anderen Ursachen recht lange auf sich warten läßt, nach der in der Verfügung bezeichneten Station zu senden.

Theoretisch nimmt sich diese Einrichtung ohne Zweifel sehr zweckmäßig aus, aber wie verhält sich denn die Sache in der Praxis? Das werden wir gleich an folgendem Beispiel erfahren.

Eine Station hat zwischen 12 und 1 Uhr zwölf gedeckte Güterwagen im Bestand, davon braucht sie zur Deckung ihres eigenen Bedarfs sieben. Nachdem die Anzeige hiernach an die Meldestation abgegangen ist, werden von Absendern 6 gedeckte Güterwagen mit dem Ersuchen um recht baldige Bereitstellung bestellt. Dadurch verwandelt sich auf einmal der Ueberfluß in Bedarf, zudem tritt wider alles Erwarten noch der Fall ein, daß in den Nachmittagsstunden die Auflieferung von Stückgut sich äußerst umfangreich gestaltet, sodaß der für die Verladung von Stückgütern berechnete Wagenvorrath auch nicht ausreicht. Was soll nun geschehen? Die abgegangene Meldung ist nicht rückgängig zu machen und bestellt kann erst am nächsten Tage wieder werden, eine Sonderbestellung aber ist in der Regel ohne Erfolg. Nach einigen Stunden trifft die Verfügung ein: Senden Sie 5 Wagen nach N. Die Station muß nun die Wagen absenden, trotzdem sie inzwischen selbst Bedarf bekommen hat. Wenn nun ihr Bedarf nicht durch eingehende beladene Wagen zufällig gedeckt wird, so ist sie gezwungen, am nächsten Tage leere Wagen anzufordern, wodurch doppelter Leerlauf und bedeutender Zeitverlust entsteht. Nehmen wir aber einmal an, daß sie wirklich genöthigt ist, andern Tags Wagen anzufordern, so tritt vielleicht gerade der Fall ein, daß, bevor noch die bestellten Wagen eingehen, durch inzwischen reichlich eingegangene beladene Wagen nicht nur der Bedarf gedeckt, sondern sogar ein Ueberfluß entstanden ist, und zu diesem gesellen sich nun noch die ankommenden bestellten Wagen. Angenommen, die Station hätte auf die Muthmaßung hin, daß hinreichend beladene Wagen zur Deckung ihres Bedarfs eingehen werden, keine leeren Wagen angefordert, so würde sie sich gegenüber begründeten Beschwerden

Digitized by Google

der Absender über zu langes Warten auf Stellung der Wagen in dem Falle nicht haben rechtfertigen können, wenn sie ihre Muthmaßung im Stiche ließ und beladene Wagen nicht oder in ungenügender Zahl eingegangen wären. Hätte sie dagegen am Tage der ersten Meldung ihren Wagenbedarf zu reichlich bemessen und der Revisor stellte diese Thatsache fest, so traf sie die Verantwortung eines Verstoßes gegen die bestehenden Bestimmungen, und derartige Abweichungen sind protokollarisch aufzunehmen und sodann zur Anzeige zu bringen.

Daß dieses Beispiel, dem noch zahlreiche andere gleichen Sinnes zugesellt werden könnten, nicht etwa aus der Luft gegriffen, sondern den wirklichen Thatsachen, wie sie sich tagtäglich in zahlreichen Fällen abspielen, entnommen ist, dürfte für jeden Eingeweihten ohne Weiteres klar sein. Dieses eine Beispiel dürfte auch genügen, um zu beweisen, wie die Einrichtung des Wagenmeldewesens der Verminderung des Wagenleerlaufs und der Ausnützung der Wagen nicht, dagegen der Erhöhung des nutzlosen Zuggewichtes sehr günstig ist. Auf keinen Fall wird durch sie der Wagenmangel gemildert. Dieser Einrichtung haftet namentlich die Schattenseite an, daß der Eingang der angeforderten Wagen meist viel zu lange auf sich warten läßt, und weiter besteht ein Mangel in der Unsicherheit bei der Bemessung des voraussichtlichen Bedarfs oder Ueberflusses, denn der Zeitraum, welcher zwischen der Wagenbestellung und dem Wageneingange liegt, ist gewöhnlich ein so langer, daß innerhalb desselben der Bestands- und Bedarfsfall mehr als einmal wechseln kann. Nach unserem Dafürhalten müßte der Raum, innerhalb dessen ein Wagenausgleich stattzufinden hat, viel enger begrenzt und benachbarten Stationen zum Ausgleich unter sich mehr Freiheit gegeben sein. Nebenher könnte eine größere Station (sagen wir „Mutterstation"), welche nachweislich in der Regel Ueberschuß an Wagen hat, die Verpflichtung übernehmen, eine gewisse Anzahl kleinerer Stationen mit dem erforderlichen Bedarf zu versehen, und wenn eine kleinere Station Ueberschuß hat, zeigt sie diesen der Mutterstation an. Oder es könnte unter einer Gruppe benachbarter Stationen die Einrichtung bestehen, daß sie sich über ihren Wagenbestand und -Bedarf in steter Fühlung halten und sobald sich ein wesentlicher Ueberschuß herausstellt, diesen einer von der Aufsichtsbehörde bestimmten Sammelstation zuführen. Das Alles müßte sich in möglichst einfacher Weise abwickeln. Daß jeder Vorstand einer Station auf pünktliche Durchführung halten würde, darf man füglich als selbstverständlich voraussetzen; dessen ungeachtet könnte der geordnete Gang durch zeitweilige Revisionen wirksam begünstigt werden.

Die derzeitige Einrichtung der Wagenvertheilung ist wohl hauptsächlich aus der Wagennoth hervorgegangen; da aber die Wagennoth sich als eine böse Folge des langsamen Wagenumlaufs darstellt, so darf man annehmen, daß sich die Wagenvertheilung bis zu einem gewissen Grade dann von selbst regelt, wenn der Wagenumlauf ein schnellerer geworden sein wird.

Nach alldem liegt im schnellen Wagenumlauf das Universalmittel für die Beseitigung der Wagennoth. Fritz S.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Ueber die Verwendung der Ueberschüsse der preußischen Staatsbahnen wird der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt (Wien, Hartlebens Verlag) von gut unterrichteter Seite geschrieben: Es ist wieder einmal viel davon die Rede, daß für die Verwendung der Ueberschüsse der preußischen Staatsbahnen ein besseres System geschaffen werden muß, und daß in der nächsten Landtagssession eine betreffende Vorlage gemacht werden soll. Das Bedenkliche der gegenwärtigen Zustände wird fast allseitig anerkannt, die Hoffnung auf eine durchgreifende Besserung aber halten wir noch nicht für groß, zumal auch hier sehr widerstreitende Interessen ins Spiel kommen. Finanzminister Miquel selbst hat im Landtage wiederholt aufs Schwerste den Uebelstand beklagt, daß in Preußen so viel dauernde Staatsbedürfnisse auf die schwankenden Eisenbahnüberschüsse begründet sind. Preußen ist ja in der glücklichen Lage, daß seine Staatsbahnen über die Verzinsung des Anlagekapitals hinaus alljährlich große Summen abwerfen, die für andere Staatszwecke verwendet werden. Natürlich aber ist es von schwerwiegendstem Einflusse, ob 100 Millionen oder vielleicht nur 50 dafür übrig bleiben; genug, die mit der Konjunktur ꝛc. wechselnden Eisenbahnüberschüsse bringen ein Moment starker Unsicherheit in den Staatshaushalt. Andererseits wird geklagt, daß überhaupt fiskalisch zu viel von den Eisenbahnergebnissen anderen Staatszwecken zugeführt werde, während wünschenswerthe Verkehrserleichterungen und Verbilligungen unterbleiben oder verzögert werden. Außerdem hat es auch mit der Tilgung der Eisenbahnschuld seinen Haken. Bei Einleitung der Verstaatlichung der Privatbahnen war man von dem Grundsatze ausgegangen, daß im Interesse künftiger Erleichterung des Verkehres eine regelmäßige Tilgung der Eisenbahnschuld staatfinden solle. Das Eisenbahngarantiegesetz schreibt auch eine Tilgung von $^3/_4$ Proz. der Eisenbahngarantieschuld vor. Allein eine anfechtbare Auffassung des sogenannten Konsolidationsprinzipes hat in Verbindung mit den wachsenden Staatsbedürfnissen, welche es der Regierung wünschenswerth erscheinen ließen, nöthigenfalls über den ganzen nach Zahlung der Zinsen der Eisenbahnschuld verbleibenden Ueberschuß für allgemeine Staatszwecke disponieren zu können, dazu geführt, die Tilgungspflicht theilweise nur buchmäßig zu erledigen, indem die Tilgung auch in der Form der Verwendung für anderenfalls mittelst Anleihen zu bestreitender laufender Ausgaben erfolgen kann. So hat nur in denjenigen Jahren, in denen der Staatshaushalt einen Ueberschuß ergab, eine effektive Tilgung der Eisenbahnschuld stattgefunden. Jetzt hat nun eine Reihe von Defizitjahren ihr Ende erreicht, und der Ueberschuß der preußischen Staatsbahnen verspricht im laufenden Jahre erst recht glänzend zu werden. Eine Regelung wäre also wohl am Platze. Thatsächlich soll die Absicht bestehen, vom nächsten Etatsjahre ab in Preußen die obligatorische Schuldtilgung zu vergrößern, beziehungsweise effektiver zu machen, und ein neues Eisenbahngarantiegesetz zu schaffen. Vielleicht begnügt man sich auch damit, für allgemeine Staatszwecke aus den Eisenbahnüberschüssen eine fixe Summe zu überweisen und den Rest für schlechtere Jahre zur eventuellen Auffüllung in Reserve zu legen. Jedenfalls wird nicht mit Unrecht offiziös wieder hervorgehoben, das Maß, in dem gegenwärtig die Eisenbahnüberschüsse zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben Verwendung finden, sei das Aeußerste, was Angesichts des schwankenden Charakters derselben mit den Grundsätzen solider Finanzwirthschaft sich noch vereinigen lasse. Ebenso wenig kann man es aber den Interessenten verdenken, wenn sie geltend machen, es solle nun nicht etwa zu viel für Schuldentilgung festgelegt, sondern erst einmal alte Versprechungen wegen Tarifermäßigungen ꝛc.*) eingelöst werden. —

*) Es wäre in der That ein schwerer, kaum wieder gut zu machender Fehler, wenn nicht endlich einmal an die Reform der Gütertarife in der Richtung von Ermäßigung und Ausgleich der Tarifsätze im Personen- wie im Güterverkehr gegangen würde. Wer das Eisenbahnwesen in seiner vollen Bedeutung erfaßt, wird zugeben, daß nicht die Technik, sondern der Tarif das Hauptsächlichste im Betrieb der Eisenbahnen ausmacht. Von der Gestaltung des Tarifs hängt wirthschaftlich und moralisch mehr ab, als von der Gestaltung der Technik, die nolens volens den Bedürfnissen des Betriebes folgt und immer folgen muß. D. Schriftl.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Zu dem Artikel **„Eine abweichende Meinung in der Beamtenfrage"**, der der Oesterreichischen Beamtenzeitung entnommen war, giebt ein Einsender in demselben Blatte, No. 27, S. 476, eine treffende Antwort, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Es heißt dort u. A.

Der Beamte zählt zu den intelligentesten und wirthschaftlich tüchtigsten Bürgern im Staate. Es wäre ganz unnatürlich, dem Beamten die Freiheit der Eheschließung irgendwie durch eine Kautionsklausel einschränken zu wollen, jene Freiheit, welche heute in allen Kulturstaaten dem Bauer, dem Gewerbsmann, ja dem letzten Arbeiter eingeräumt ist. Für die Eheschließung sollen auch beim Beamten in erster und entscheidender Linie die natürlichen, physiologischen Zugkräfte der gegenseitigen Liebe, der Gleichartigkeit von Bildung und Sitte maßgebend sein. So sehr auch heute ein Privatvermögen für jede Beamtenfamilie wünschenswerth ist, so bildet doch das Geld an sich niemals die Gewähr für ein glückliches eheliches Dasein; andererseits muß eine arme Braut nicht nothwendig den Ruin der Familie, die soziale Mißachtung derselben bedeuten, in dem Sinne, wie das „Florus" in Nr. 26 der „Beamten-Zeitung" schildert.

Es hat schon reiche Beamtenbräute gegeben, welche, häuslich verzogen und an tausend Launen und lukrative Bedürfnisse gewöhnt, diese ihre hohen Ansprüche in eine bescheidene Beamtenlaufbahn hineitrugen. Bald langten die Zinsen nicht mehr zum Zusetzen; man griff zum Heirathskapitale, verbrauchte es, und das Ende waren Zwietracht und Schulden. Und ich kenne Fälle, wo

Digitized by Google

eine arme, aber häusliche und sparsame Braut einer Beamtenfamilie aufwirthschaften half, die Kinder anständig und arbeitsam erzog und nach außen sich allgemeine Achtung statt pekuniären Mitleids erwarb.

Es ist überhaupt ein krankhafter Zug unsrer Zeit vom Beamten, in Bezug auf äußere Repräsentation immer höher gehende Forderungen zu stellen. Was im Homer noch den Frauen der hellenischen Fürsten und Häuptlinge als poetische Zierde angerechnet wurde, Spinnen und Weben, arbeitsame Häuslichkeit und ein rastlos, thätiger, sparsamer Sinn, was in neuerer Zeit noch Schiller zu jenem herrlichen Ideale der deutschen Hausfrau und Mutter in der „Glocke" begeisterte, das gilt heute fast schon als Beschämung. Die gebildete Frau, die strickt, näht, Wäsche ausbessert, ihre eigenen Kinder selbst stillt, am Markte selbst einkauft und nicht mit einem Corps dienender Feen sich umgiebt, diese Frau ist nicht mehr modern, sondern veraltet. —

Wenn die Beamten gegen diese wirthschaftlich und moralisch höchst krankhafte moderne Erscheinung wirksam reagieren wollen, so müssen sie ihre Frauen aus Liebe und Neigung werben und im Mittelstande suchen. Vermögen mag willkommen sein, aber nicht unerläßlich.

Der Beamte hat ein meist ansehnliches Kapital in seine Berufsbildung gelegt. Soll dieses Studienkapital in Verbindung mit seiner Berufsarbeit ihm nicht das Recht gewähren auf ausreichenden Gehalt? Soll das Studienkapital nicht im Gehalte allmählig amortisirt werden können? Soll dem Beamten nicht die Möglichkeit geboten werden, seine Familie und seine Kinder standesgemäß zu versorgen, eine Forderung, die für sich jeder andere Staatsbürger erhebt?

Die heutigen Gehalte der Beamten sind allerdings nicht darnach angethan, daher müssen sie regulirt werden. Es muß ferner dem Beamten nahe gelegt werden, sich die wirthschaftlichen Errungenschaften unserer Kultur im Versicherungs- und im freien Sparwege zu Nutze zu machen. Ich halte es aber vom administrativen Standpunkte aus nicht für klug, den Beamten zu sehr in die kapitalistische Interessensphäre hineinzuziehen dadurch, daß man sagt: „Du mußt entweder reich heirathen oder im Cölibate leben!" — Der Beamte der unteren und mittleren Rangklassen lebt im Volke und soll für das Volk leben. Der Beamte soll nicht so sehr nach dem Kapitale als nach dem Volke gravitieren. Die ganze moderne Staatsentwicklung hat in diesem Sinne einen großen volksthümlichen Zug. Dahinter darf der Beamte nicht zurückbleiben, dann wird auch das Volk für ihn einstehen, um ihm und den Seinen eine standesgemäße Existenz zu ermöglichen.

Bayern. Kürzung der Nebenbezüge der Unterbeamten der Verkehrs-Anstalten Aus betheiligten Kreisen schreibt man den München. N. N.*): „Da bereits in verschiedenen Zeitungen, sowie auch in Ihrem geschätzten Blatte Nr. 464 vom 6. Oktober d. J. die Kürzung der Nebenbezüge der Unterbeamten und Bediensteten der k. bayerischen Verkehrsanstalten, sowie die dadurch hervorgerufene Mißstimmung und Unzufriedenheit betont wurde, dürfte auch nicht unerwähnt bleiben, mit welcher Härte gegen das genannte Personal vorgegangen wird. So wurde unter Anderm auch den Werkführern erster Klasse die Kürzung ihres Einkommens durch einen Erlaß der k. Generaldirektion bekannt gegeben und zwar im Betrage von monatlich 15 Mk. Daß dieser Ausfall, bei einem monatlichen Einkommen von 180 Mk., bitter empfunden wird, bedarf wohl kaum der Erwähnung, zumal diese Männer auch im Pensionsfalle mit der gleichen Härte behandelt werden, da denselben die vor ihrer statusmäßigen Anstellung in ganz gleicher Diensteseigenschaft zurückgelegten 15—20 Dienstjahre im Pensionsfalle nicht in Anrechnung gebracht werden und dieselben erst im 50.—60. Lebensjahre mit dem ersten statusmäßigen Dienstjahr beginnen; also voraussichtlich eine den bescheidensten Ansprüchen genügende Pension nicht mehr verdienen können. Daß zur Erübrigung aus dem Einkommen mit dieser Verkürzung ein gewaltiger Abstrich gemacht wird, ist wohl Jedermann klar und ist dadurch die Unzufriedenheit der Betroffenen gewiß begründet."

*) Es ist auffällig, daß in Bayern trotz des Vorhandenseins eines anerkannten Fachblattes und trotz des Wunsches von dienstbehördlicher Seite, sich zur Erörterung ihrer Lage nicht politischer Blätter zu bedienen, sowie abgesehen davon, daß nach regierungsseitiger Versicherung die bayerischen Verkehrsbeamten am besten in ganz Deutschland stehen, die Klagen in den Zeitungen nicht aufhören. Die Schriftl.

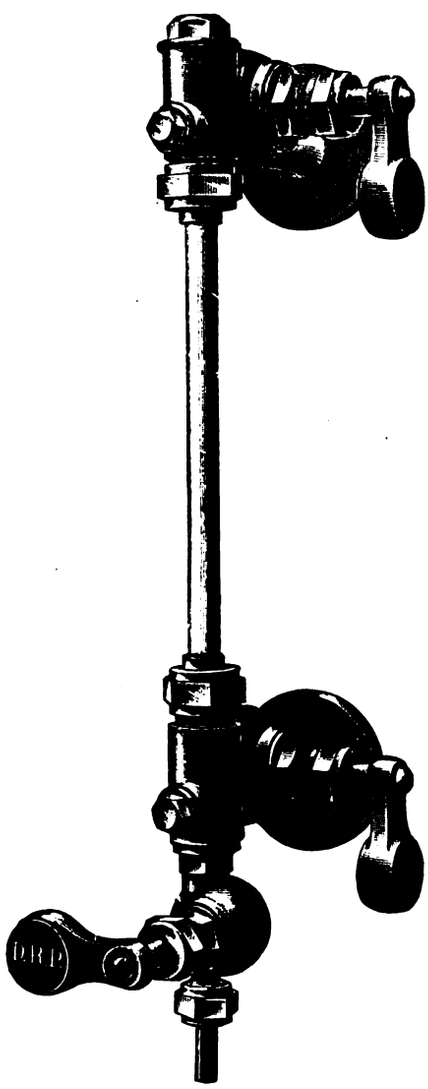
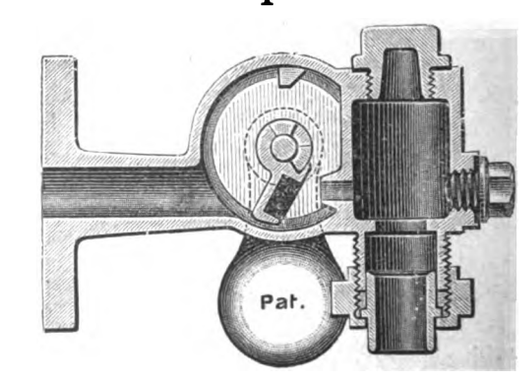
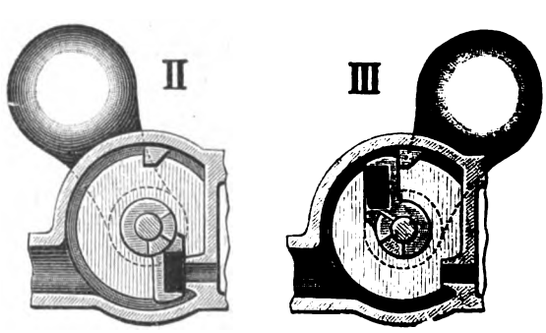


Fig. 1.





Querschnitte I, II, III.

Patent Wasserstands-Apparat mit Selbstschluß.

Technisches.

Patent Wasserstands-Apparat mit Selbstschluß. Von der Firma Schumann & Co., Armaturenfabrik, Leipzig-Plagwitz wird neuerdings ein in Deutschland und allen Industriestaaten patentirter Wasserstands-Apparat mit Selbstschluß angefertigt, der seiner Einfachheit und Funktionssicherheit wegen besondere Beachtung verdient. Der Apparat hat weder Hahn- noch Ventil-Verschluß noch Metalldichtung und ist daher kein Undichtwerden, kein Festbrennen und keine Abnutzung möglich. Bei diesem Apparat fällt auch das so lästige Tropfen, Nachschleifen von Hähnen und Ventilen vollständig fort.

Das abschließende Element besteht, wie aus der Abbildung Fig. 1 ersichtlich ist, aus einer auf der von außen mittelst des Handgriffes drehbaren Spindel aufgehängten Rothguß-Klappe, welche mit einer für hochgespannten Dampf sowohl, als auch für heißes Wasser gleichzeitig geeigneten Dichtung „Schumanit" genannt, ausgefüttert ist. Dieses besitzt die Eigenschaft, sich bei Erwärmung durch heißes Wasser oder Dampf an die düsenartige Durchgangsöffnung unter allen Umständen eng anzuschmiegen und auch bei

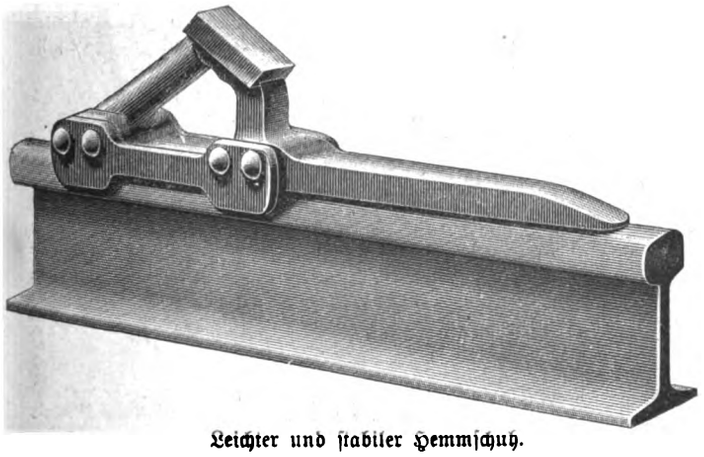
Digitized by Google

hochgespanntem Dampf vollkommen elastisch zu bleiben. Ist eine Erneuerung der Dichtung erforderlich, so kann diese vom Heizer selbst bei Gelegenheit einer Kesselreinigung auf einfache Weise ausgeführt werden.

Die Funktion des Selbstschlusses ist aus den Abbildungen leicht ersichtlich. Während des Betriebes hängt der Griffhebel senkrecht nach unten, und die Klappe nimmt in Folge ihrer eigenartigen Aufhängung die in Querschnitt I gezeichnete Stellung ein. Hierbei ist die Durchgangsöffnung völlig frei, sodaß also Wasser und Dampf ungehindert zirkuliren können. Bei etwa stattfindendem Bruch eines Glases wird die frei pendelnde Klappe sofort gegen die Austrittsöffnung geschleudert und dort durch den im Kessel vorhandenen Druck in ihrer Lage festgehalten. Zur Sicherung des so erfolgten Abschlusses kann der Kesselwärter durch völliges Herumdrehen des Griffhebels in der Richtung nach vorn die Klappe durch die an Spindel und Klappe befindlichen korrespondirenden Ansätze noch in ihrer Schlußlage festlegen (s. Querschnitt II.) Will man nach Einsetzen des neuen Glases den Durchgang wieder frei machen, so wird erst vollständig geöffnet, d. h. die Klappe herumgelegt, wie Querschnitt III zeigt, und dann der Griffhebel zurückgedreht, bis er wiederum in die im Querschnitt I gezeichnete Stellung kommt, bei welcher die Klappe frei schwebt.

Soll ein Durchstoßen oder ein Reinigen des Durchgangs nach dem Kessel stattfinden, so wird die Klappe mittelst des Griffhebels in die in Querschnitt III ersichtliche Lage gebracht.

Ein ganz wesentlicher Vorzug dieses Selbstschluß-Apparates ist der, daß bei ihm Abschluß und Selbstschluß durch ein und dasselbe Organ bewirkt werden und daß man also das Selbstschluß-Organ jederzeit zwangläufig bewegen und auf seine Funktionssicherheit prüfen kann, was bei keinem anderen Selbstschluß-



Leichter und stabiler Hemmschuh.

Wasserstand der Fall ist. Ferner ist die Beschränkung der Anzahl beweglicher Theile und die Vermeidung einer Dichtung von Metall auf Metall, die bei allen Hahn- und Ventil-Wasserständen sonst gebräuchlich ist, von großem Vortheil.

Leichter und stabiler Hemmschuh von der Maschinenfabrik „Deutschland", Dortmund. Unter den zahlreichen auf dem Weltmarkt erschienenen Hemmschuh-Konstruktionen verdient eine der Maschinenfabrik „Deutschland" in Dortmund, unter Patent-Gebrauchs-Musterschutz stehende Neuerung besondere Beachtung. Diese, von dem Kgl. Eisenbahndirektor Monjé, Speldorf, verbessert, vereinigt nicht nur die Vorzüge großer Leichtigkeit und Stabilität in sich, sondern die der Abnutzung ausgesetzten Theile lassen sich bei dieser Bauart leicht und billig auswechseln. — Wie nachstehende Abbildung zeigt, besteht dieser Hemmschuh aus dem geschmiedeten Hauptkörper (s. d. Abbild.) den Stahllaschen und der Stahlkappe. Alle diese Theile sind sehr leicht auswechselbar, indem nur die Nieten zu entfernen bez. durch andere zu ersetzen sind. Der Hemmschuh wird aus bestgeeignetem Material hergestellt; namentlich ist besonders Werth darauf gelegt worden, bei großer Stabilität doch nur ein möglichst geringes Gewicht des Hemmschuhes zu erzielen, dasselbe beträgt 9,5 Kilogramm. Der „Speldorfer Hemmschuh" hat überall in den Betrieben, wo er zur Anwendung gekommen, infolge seiner Zweckmäßigkeit und Vortheilhaftigkeit Beifall gefunden.

Verwendung einer elektrischen Rangirmaschine. In der königl. Eisenbahnhauptwerkstätte Potsdam werden seit nahezu einem Jahre die sehr umfänglichen Verschiebungen jener Wagen, welche zur Reparatur oder Revision beizustellen sind, oder aus der Werkstätte zurückkehren, mit Hilfe einer elektrischen Lokomotive durchgeführt. Die betreffenden Rangirgleise sind zu diesem Ende mit oberirdischen Stromzuleitungen überspannt, durch deren Vermittelung die Lokomotive gespeist wird. Letztere ist aus dem entsprechend angepaßten Untergestell einer alten, ausgemusterten Tendermaschine gewonnen worden und besitzt genügend Kraft, um vier frisch ausgebundene, vierrädrige Wagen, welche in diesem Zustand bekanntlich besonders schwer laufen, ohne Anstand mit der gewöhnlichen Rangirgeschwindigkeit zu schleppen oder zu schieben. Es erweist sich diese Neuerung als durchaus zweckdienlich und auch in wirthschaftlicher Beziehung vortheilhaft, weil nunmehr der große Arbeiterstand, welcher früher für die Bewältigung der lediglich durch Menschenkraft besorgten Wagenverschiebungen erforderlich war, bis auf die Lokomotivlenker und einen oder zwei Hilfsarbeiter erspart bleibt.

Vereinswesen.

Verein deutscher Eisenbahnärzte. Am 11. d. M. hat im Eisenbahn-Direktionsgebäude zu Kassel eine Versammlung Deutscher Eisenbahnärzte stattgefunden, welche, wie die National-Zeitung berichtet, beschloß, einen Verein Deutscher Eisenbahnärzte in's Leben zu rufen. —

Vermischtes.

Verunglückt. In der Nacht vom 10. zum 11. gerieth beim Wagenverschubdienst auf Bahnhof Schönefeld bei Leipzig der Arbeiter Tieg, verheirathet und Vater von drei Kindern, zwischen die Puffer zweier Wagen. Da ihm die Brust eingedrückt wurde, war er sofort todt. Der herbeigeholte Arzt konstatirte Herz- und Lungenzerreißung. Der Leichnam wurde von der Polizei aufgehoben, die der Staatsanwaltschaft Anzeige machte. Wen ein Verschulden an dem Unglück trifft, wird die Untersuchung ergeben. Leider wiederholen sich die Unglücksfälle beim Verschubdienst so häufig, daß man nur wünschen kann, es möchten unsere vor Allem hierbei berufenen Techniker ihr ganzes Können daran setzen, Einrichtungen zu schaffen, die auch in diesem Uebelstand, dem größten Eisenbahnbetriebe, soweit tödtliche Verunglückungen in Frage kommen, abhelfen. Daß es nicht möglich sein sollte, Vorrichtungen zur möglichsten Vermeidung von Unfällen zu schaffen, wird Niemand behaupten wollen, wenn man die riesigen Errungenschaften der Technik auf allen Gebieten betrachtet.

In einer eigenthümlichen Gefahr schwebte dieser Tage der Nord-Expreßzug. Ein Fahrgast desselben schreibt darüber: Als der Nord-Expreßzug gestern Abend an dem Bahnhof Linde (Westpreußen) vorbeigedampft war, wurden die Insassen durch ein heftiges plötzliches Bremsen erschreckt. Der Zug wurde sofort zum Stillstehen gebracht. Es stellte sich nun heraus, daß eine Heerde Ochsen das Gleis überschritten und fünf davon überfahren worden waren. Eines der Thiere hing in Fetzen vorn an der Lokomotive und hatte einen Puffer nebst Zylinder beschädigt. Der Zug hatte auch die anderen Thiere überfahren, selbst jedoch, abgesehen von einigen zerbrochenen Glasscheiben, keinen Schaden erlitten. Nach zwanzig Minuten Aufenthalt, während dessen die Lokomotive von den zermalmten Körpern der Thiere befreit wurde, konnte der Zug weiter fahren.

In Betreff des Fahrkartenkoupirens während der Fahrt ist den Schaffnern der sächsischen Eisenbahn-Verwaltung mit Rücksicht auf den bevorstehenden Eintritt winterlicher Jahreszeit aufgegeben worden, diese Thätigkeit während der Fahrt nur auf die dringendsten Fälle zu beschränken.

Bayern. Das Bremspersonal des Zuges 1827, welches seit dem glücklicherweise ohne Menschenverlust abgegangenen Reichelsdorfer Bahnunglück (ein Güterzug stieß auf einen Personenzug) vom Fahrdienste suspendirt und in letzter Zeit im Werkstättedienst verwendet worden war, ist dem Fahrdienste wieder zugewiesen worden. — Man schließt daraus, daß die Untersuchung weniger schwer belastende Umstände für das Bremspersonal ergeben hat, als es anfänglich geschienen.

— Im festlich geschmückten Hofbräusaale zu Rosenheim fand am 10. dss. das 25jährige Dienst-Jubiläum der Lokomotivführer Hans Gehring, Otto Mackh, Franz Werner, Franz Müller, Heinrich Sieck aus Rosenheim und Karl Schmidt von Salzburg unter Betheiligung der Beamten des Oberbahnamtes, der Bahnhofbeamten und Bediensteten statt. Die Jubilare waren von einer feierlichen Veranstaltung überrascht worden und wurden allseitig beglückwünscht ob ihrer wackeren Thätigkeit im aufregenden Eisenbahndienst. Mögen alle noch recht lange in voller Rüstigkeit ihrem schweren und doch schönen Beruf angehören. —

Sein eigenes Kind! Ein Augenzeuge erzählt folgende traurige Geschichte: Durch den von Pontafel nach St. Michael (Obersteier) verkehrenden Personenzug Nr. 312 ereignete sich am 27. vor. Mts.

Digitized by Google

Nachmittags um 3 Uhr 20 Minuten zwischen den Stationen Knittelfeld und St. Lorenzen ein gräßlicher Unglücksfall. Ein etwa dreijähriges Kind benutzte einen unbewachten Augenblick, um zum Gleise zu laufen. In diesem Augenblick brauste der Zug heran, die Maschine traf das Kind am Kopf und schleuderte es in weitem Bogen über die Böschung hinab. Als der Zug hierauf stehen blieb, erkundigte sich das Zugspersonal bei dem in der Nähe stehenden Bahnwärter, wem das Kind gehöre. Der Mann konnte keine Auskunft geben. Erst als man das leblose Kind brachte, dessen Gesicht gänzlich zermalmt war, erkannte der unglückliche Mensch zu seinem Entsetzen, daß es sein Kind war! Der Schmerz des armen Bahnwärters läßt sich nicht schildern.

Farbenunterscheidungs- und Hörvermögen der preußischen Eisenbahnbediensteten. Nach den neuerlichen Bestimmungen des Eisenbahnministers hat die wiederkehrende amtliche Untersuchung des Farbenunterscheidungs- und Hörvermögens sich auf diejenigen Eisenbahnbediensteten, sie mögen im etats- oder außeretatsmäßigen Beamtenverhältniß oder als Hilfsbedienstete und Arbeiter außerhalb des Beamtenverhältnisses bestellt sein, zu erstrecken, welche beschäftigt werden a) als Bahnmeister, im Bahnwärterdienste (auch als Schrankenwärterinnen), als Brückenwärter, als Krahnmeister und Krahnwärter, Rottenführer (Vorarbeiter), im Zugbegleitungs- (auch Wagenwärter-), im Lokomotivdienste, als Werkmeister, Werkführer oder Vorarbeiter in Betriebswerkstätten, bei Trajekten und Schiffsbrücken, als Stationsbeamte (auch Haltestellenaufseher und Haltepunktwärter), im Weichensteller-, im Rangirdienste (auch als Rangirarbeiter), im Portier- und Wächterdienst (mit Ausnahme des Werkstättendienstes), als Stationsarbeiter, b) als Betriebskontroleure, Zugrevisoren, technische Kontroleure (bei den Betriebs-, Maschinen- und Werkstätteninspektionen), c) im Wagenmeister-, im Telegraphen- und Telegraphenmeisterdienst, als Telegraphenunterhaltungsarbeiter, als Bahnsteigschaffner, im Abfertigungsdienste (mit Ausnahme der Stationskassenrendanten und Einnehmer), als Lademeister, Werkmeister, Werkführer oder Vorarbeiter in Haupt- und Nebenwerkstätten, als Maschinenputzer, als Wagenaufzeichner. — Wird bei Angehörigen dieser Dienstklassen ein objektiv unrichtiges Farbenunterscheidungsvermögen ermittelt, so sind die Bediensteten der Gruppe a) aus den bisher wahrgenommenen Dienststellungen zurückzuziehen und in solchen, in denen dieser Mangel nicht hinderlich ist, in denen sie insbesondere nicht mit dem Signaldienst in Berührung kommen, zu verwenden, soweit sie für diese Stellungen befähigt sind. Bedienstete der Gruppe b), deren Farbensinn als mangelhaft ermittelt wird, haben sich aller Anordnungen und Verrichtungen, für welche das richtige Erkennen farbiger Signale von Bedeutung ist, zu enthalten. Die Bediensteten der Gruppen a) und c), bei denen Mängel im Farbenunterscheidungsvermögen festgestellt worden sind, dürfen auch nicht außergewöhnlich zur Hilfeleistung bei Geschäften des äußeren Betriebsdienstes, die einen richtigen Farbensinn erfordern, betheiligt werden.

Marc Twain im Rauchkoupee. Die „Romanwelt" erzählt folgende hübsche Geschichte, wie Marc Twain, der amerikanische Humorist, einen Mitreisenden, der ihm das Rauchen nicht gestatten wollte, überlistete. Er war in ein Koupee gestiegen, in dem sich nur noch ein mürrischer Geistlicher befand. Der Amerikaner machte es sich alsbald behaglich in einer Wagenecke und zog eine Zigarre aus seinem Etui. Der Geistliche erhob sofort Einspruch. „Mein Herr, man raucht in diesem Koupee nicht; wenn man dieses Laster hat, so steigt man in die Raucherabtheilung." — „Sie haben Recht, Herr," sagte Marc Twain phlegmatisch und steckte seine Zigarre wieder ein. Aber aus derselben Tasche zog er eine Schachtel Streichhölzer, von jenen großköpfigen Windhölzern, die vielen Dunst und einen jämmerlichen Geruch hinterlassen. Umständlich reibt er eines dieser Zündhölzer an und betrachtet angelegentlich, wie es langsam verbrennt. Ein zweites folgt und ein drittes. Das Koupee beginnt sich mit einem unerträglichen Dunst zu füllen, und der Geistliche fängt zu husten an. Endlich hält dieser nicht länger an sich: „Sind Sie verrückt? Wollen Sie mir die Schwindsucht beibringen?" ruft er aufspringend. — „Keineswegs," antwortete Twain kaltblütig. „Ich suche nur mich zu zerstreuen. Das Leben ist so kurz, und diese Reise so lang. Da ich nicht rauchen darf, so zerstreue ich mich, wie ich eben kann." — „Dann zum Kuckuck rauchen Sie, und hol' Sie der Teufel!" Und Marc Twain strich nur noch ein einziges, ganz gewöhnliches Zündholz an, an dem er seine Zigarre bedächtig in Brand steckte. Er hatte den Gegner des Tabaks überlistet.

Eine schreckliche Begebenheit hat sich in dem Tunnel am Burgberg bei Erlangen zugetragen. Am 1. Oktober Morgens fuhren in einem Abtheil des Schnellzuges ein junger Kaufmann aus Oberfranken und zwei Damen, Mutter und Tochter, zur Nürnberger Ausstellung. Es heißt, der Kaufmann hätte sich vor Kurzem insgeheim mit dem bildhübschen Mädchen verlobt und den Ausflug mit ihr verabredet, während er von der Mutter annahm, sie bei ihm nicht besonders günstig gesinnt. Während er sich bis kurz vor dem Tunnel auf's Beste und Unbefangenste mit den Damen unterhielt, wurde er plötzlich etwas unruhig, erhob sich dann vom Platze und schloß kurz vor der Einfahrt unter dem Vorgeben, es könnte der Rauch in den Wagen dringen, das Fenster. In Wahrheit war es ihm jedoch nur um einen Vorwand zu thun, sich den Frauen nähern zu können. Mitten im Tnnnel hörte man auf einmal erst die Mutter laut aufschreien, dann den Kaufmann einige Worte murmeln uud schließlich einen Ruf der Tochter. Als der Zug den Tunnel verlassen hatte, saß der Kaufmann geistesabwesend in der Ecke des Wagens und starrte zum Fenster hinaus; er hatte in der Dunkelheit die Mutter — — — statt der Tochter geküßt. Was darnach Alles geschehen, entzieht sich der Beschreibung durch eine schwache Stahlfeder. (M. N. N.)

„Es lebe der Reservemann." Bei der Abfahrt von zur Entlassung kommenden Reservisten, welche zur Vervollständigung des vierten Bataillons eingezogen waren, auf dem Bahnhof zu Kottbus kam es neulich zu einem hübschen Auftritt. Wie es nun einmal Soldatenbrauch ist, hatte sich gar mancher Vaterlandsvertheidiger seine Dienstzeit durch ein sogenanntes „Verhältniß" angenehm zu gestalten gewußt, und so kam jetzt die eine und die andere der verwaisten Schönen zum letzten Lebewohl noch zur Bahn. Besonders schmerzlich schien der Abschied ein Mädchen zu bewegen, das mit einem etwa 1½ Jahre alten Kinde auf dem Arm vor der Koupeethür stand und schließlich das Kleine ihrem scheidenden Schatz noch einmal zum Abschied hinauf reichte. Im selben Augenblicke — ein Pfiff, — der Zug setzt sich in Bewegung, das Mädchen kann anscheinend das Fenster nicht mehr erreichen, und unter brausendem Gelächter seiner Kameraden fährt der verdutzte Reservemann mit der süßen Last auf den Armen von dannen.

Literarisches.

„Berlin und seine Arbeit. Amtlicher Bericht der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Standes der gewerblichen Entwickelung Berlins, herausgegeben vom Arbeits-Ausschuß" — so wird der Titel des bereits vor einigen Wochen angekündigten großen Berichtswerkes der Ausstellung lauten. Zur Zeit sind fast neunzig Mitarbeiter, durchweg hervorragende Sachverständige der betreffenden Arbeitsgebiete, mit der Abfassung der Einzelberichte beschäftigt. Die Gesammtredaktion und die Bearbeitung des allgemeinen volkswirthschaftlich-historischen Theils hat der Syndikus des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller Dr. Heinrich Fränkel, den Verlag die bekannte Verlagsbuchhandlung Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) übernommen. Das Werk wird über 80 Bogen Großquart umfassen und mit der als 200 Illustrationen ausgestattet werden; für die künstlerischen Darstellungen sind ebenfalls hervorragende Kräfte gewonnen.

Für die dauernde Nutzbarmachung der Ausstellung ist die Herausgabe und möglichste Verbreitung eines Werkes, wie des jetzt in Vorbereitung befindlichen, von der größten Bedeutung. Der Arbeitsausschuß diente deshalb dem Interesse der Allgemeinheit, indem er durch einen sehr erheblichen Kostenbeitrag die Ansetzung eines ganz niedrigen Subskriptionspreises herbeiführte. Dieser beträgt, während sonst nach Umfang, Inhalt und Ausstattung gleichartige Werke 30—40 Mk. zu kosten pflegen, 10 Mk. für das geheftete, 12 Mk. für das gebundene Exemplar (am 1. November erhöht sich der Preis auf 16 bezw. 18 Mk.). Es ist erfreulich, daß auf diese Weise die Anschaffung des gemeinnützigen Prachtwerkes allen Volkskreisen ermöglicht wird.

Patent-Liste

über Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.*)

Anmeldungen.

20. M. 12567. Rinnenschiene für Bahnen mit unterirdischer Kraftzuführung. — James More jr., Clapham und George Flett, Weybridge, England.

Ertheilungen.

20. Nr. 88585. Elektromagnetischer Bewegungsapparat für Eisenbahnbremsen. — St. Louis Electric Brake Co., St. Louis, V St. A.
19. Nr. 88644. Universalwerkzeug zur Unterhaltung des Eisenbahn-Oberbaues. — O. Plantikow, Saalfeld, Ostpr.
20. Nr. 88583. Leitende Kuppelung für Eisenbahnschienen. — J. M. Faulkner, Philadelphia, 4200 Jefferson Street.

Gebrauchsmuster.

20. 61325. Platzschild für Harmonikazüge mit Kurbel und Stift zur Bewegung der Wortplatte und horizontalem Führungsschlitz für den Stift. — Wilh. Kremer, Mülheim a. Rh.
20. 61346. Durch ein Gestänge verbundene, von Fußtritten und Hebeln bethätigte Sandstreuer vor und hinter den Rädern elektrisch betriebener Straßenbahnwagen. — F. M. Feith, Hamburg, Gr. Pulverteich 7.

*) Aufgestellt vom Patentbureau H. & W. Pataky, Berlin NW., Luisenstraße 25. — Diese Firma ertheilt unseren Lesern kostenlos Auskünfte. —

Briefkasten.

F. R. 10. Wenn die Zeitung mit Verspätung in Ihre Hände kommt, so liegt das an derjenigen Stelle, von welcher Sie dieselbe in die Hand bekommen. Bei uns erfolgt die Ausgabe und der Versand regelmäßig am Donnerstag Nachmittag. Eine möglichst pünktliche Aushändigung ist allerdings sehr im Interesse der Sache gelegen und daher dringend wünschenswerth. — **St. in M.** Ueber die Frage, ob Verschub-

Digitized by Google

bewegungen von Eisenbahnfahrzeugen unter den Begriff „Eisenbahntransport“ fallen, haben wir bereits früher eine Reihe Abhandlungen veröffentlicht, die dann im Deutschen Eisenbahn-Jahrbuch, 1. Jahrgang, gesammelt wiedergegeben wurden. Da dasselbe in Ihrer Vereinsbibliothek vorhanden sein dürfte, so sei auf dieses verwiesen. — **G. R.** Besten Dank! Wie auch der Sinn ergiebt und die geehrten Leser bereits gefunden haben werden, muß betreffender Satz in dem Artikel der vorigen Nummer: „Zur Arbeiterfrage“ auf Seite 468 heißen: „Aber wie die Behörde an sich, so hat auch jeder einzelne Beamte die Pflicht, möglichst dazu beizutragen, daß ruhige und zufriedene Gesinnung unter den Arbeitern (statt Beamten!) vorherrscht.“ — **B. L.** und **Sch—n.** Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Der Firma **Ernst Vogdt**, Juwelier in **Breslau**, begeht ihr Jubiläumsjahr; dies, wie auch die herannahende Weihnachtszeit veranlaßte dieselbe u. A., ein **illustrirtes Preisverzeichniß** in Form eines Prachtbandes (ca. 200 Seiten stark mit ca. 2000 Illustrationen versehen) herauszugeben. Da dieses Werk allen Kreisen der Bevölkerung Rechnung trägt, freuen wir uns mittheilen zu können, daß die genannte Firma denen, die sich auf unser Blatt berufen, dieses Prachtwerk gratis und franko zusendet. Um die Anzahl des Kataloges festsetzen zu können, wird gebeten, die Firma sofort um Zusendung zu ersuchen, welche dann Anfangs November erfolgt.

Dieser Nummer haben folgende Firmen Prospekte beigelegt: 1. **Paul Liebsch, Cöthen i. Anhalt**; 2. **Philipp Fürst, Hamburg**; 3. **Landwehr & Bresser in Oosoy** an der holländischen Grenze; 4. **Franz Krause, Braunschweig.** — Auf diese Prospekte machen wir unsere Leser hiermit besonders aufmerksam.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

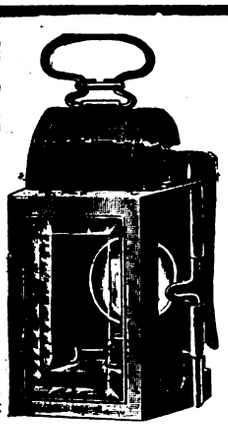
Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.



Die besten Schachterlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

A. Vielhauer's

streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien

fabrizirt und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima mß. garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7,70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**

Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. **Preisliste umsonst.**

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
f. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. **Preisliste franco.**

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh.

Stations-Assistent II. Kl.

einer kleinen Station wünscht Familienverhältnisse halber mit Kollegen der Verk.-Controle II, oder anderem Verwaltungs-Bureau in Dresden zu tauschen.

Offerten beliebe man unter **G. Z. 501** an die Expedition dieses Blattes zu senden.

Grossh. Baugewerk- u. Maschinenbauschule

zu Varel a. d. Jade.

Beginn des Winter-Semesters am **2. November d. Js.**

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse.** **Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin**, Kaiserhofstr. 2.

Gedächtnis!

Das „**Leipziger Tageblatt**“ schreibt in No. 266 vom 28. Mai 1896:

Gedächtnislehre. Ihre Regeln und deren Anwendung auf das praktische Leben von Christof Ludwig Pöhlmann, München. Dass von Generation zu Generation die Elastizität und Kraft des Gedächtnisses im steten Abnehmen begriffen sei, ist zwar eine vielgehörte, aber durchaus unberechtigte Klage. Der Verfasser dieser eigenartigen, höchst beachtenswerten Gedächtnislehre hat unsere vollste Zustimmung, wenn er behauptet, dass unser Gedächtnis noch dieselbe geistige Aufnahme- und Reproduktionsfähigkeit früherer Geschlechter besitze, nur dass wir es durch Mangel an Aufmerksamkeit und Uebung vernachlässigt hätten. Nicht die geistige Begabung, sondern die früher fleissiger geübte Schulung der Gedächtniskraft ist eine geringere geworden und verschuldet die leider nicht in Abrede zu stellende mehr und mehr schwindende Receptivität dieses wichtigsten Faktors aller geistigen Vermögen. In scharfer, klarer und streng logischer Weise erklärt der Verfasser den Begriff „Gedächtnis“ und verbreitet sich sodann über die Funktionen desselben, deren Erfüllung von einem gesunden Körper, einem gesunden Geist und einer vernünftigen Anleitung zur Schulung des Gedächtnisses. In einer Anzahl Lektionen giebt der Autor Anleitung, durch eine höchst originelle Gedächtnislehre eine Schulung, Stärkung und Sicherheit des Gedächtnisses herbeizuführen, an der Wort- und Sachgedächtnis in gleicher Weise participieren. Seine Gedächtnis-Lektionen erstrecken sich auf alle Gebiete des menschlichen Wissens und menschlicher Thätigkeit: Sprachen, Astronomie, Chemie, Botanik, Anatomie, Telegraphie, Medizin, Rechtskunde, Geographie, Monatsdaten, Gehörsgedächtnis, Geometrie, Buchhaltung, Reden, Predigten etc. Wir empfehlen die neue Gedächtnismethodik, — wenn wir die originelle Schrift so nennen dürfen, — auf das angelegentlichste. Sie verdient die vollste Beachtung. — Prospekt mit Zeugnissen nebst zahlreichen Zeitungsrezensionen gratis und franko durch **L. Pöhlmann**, Finkenstr. 2, **München B. 24.**

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**

Stativ-Apparat „Gloria“ } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph“ }

mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60**, Sachsen.

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.

W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Trauben-Versand.

Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Genstingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Stellentausch.

Stations-Assistent II. Kl., kleine Station (Nähe Meißen) wünscht mit Kollegen in Dresden — gleichviel ob Betrieb oder Hauptverwaltung — zu tauschen. Werthe Offerten unter **B. D.** Expedition ds. Bl. erbeten.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!

Den fest angestellten Herren Beamten
gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen ohne Preiserhöhung.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere
Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.
Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.
Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,
Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

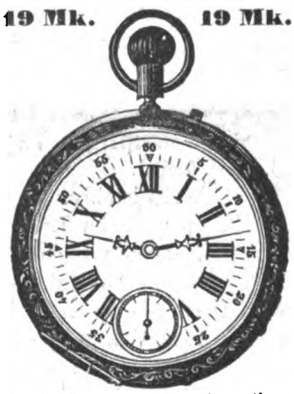
Die
Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktien-Gesellschaft
Berlin W. 8, Französischestrasse 15
stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**
Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

J. Holzwarth
Tuch- und Maassgeschäft
Uniformen, Beamten- und Militäreffekten
Karlsruhe i. B. — Zähringerstr. 112.
Beste Referenzen aus Beamtenkreisen.
Lieferant der Gr. bad. Staatseisenbahn-Uniformen.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Tafelbesteck in Ia Qual. von Mk. 5 bis 50.
Messer, Löffel, Scheeren, Nickel-, Lakir- u. Emaillewaar., Petroleumkocher, Kinderwag., Gartenmöb. Kindermöbel, Wasch-, Wring-, Mangelmasch., Nähmaschin. etc. liefert
Ferd. Rausch-Wutha, Thür.
Vertragsfirma des Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover etc.
Katalog umsonst und postfrei.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen **drei Tagen** nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und **franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

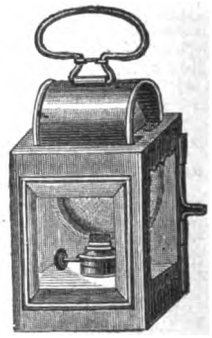
Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse:
Paul Marcuse, Breslau.

Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Pianinos von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freiexp.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 21.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Gute Weine.
Weine im Fass v. **25** Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90 Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90 Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh.
das Liter. — Flaschenweine bis zu **10 ₰** in jeder Preislage von 12 Flaschen an.
12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu 11, 13, 16, 18 ₰ u. höher.
C. Kistermann, Hessel a. Rh.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.
Neuerung bei dieser Blende ist, dass sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzt ist.



Die ganze Blendlaterne der Batterie ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.
a Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.
Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Inhalt: Eisenbahnen und Zwischenhandel. — Betrachtungen über Ursachen und Abhilfe des Wagenmangels. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Technisches. — Vereinswesen. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.
Hierzu eine Vereins-Beilage und vier Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Zu Nr. 42. Leipzig, den 15. Oktober 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung."

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Großh. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Der Allgemeine Oesterreichische Eisenbahn-Beamtentag,

über den an dieser Stelle bereits in Nr. 39 unseres Blattes Andeutungen schon insofern gemacht worden sind, als über unseren dabei betheiligten Bruderverein und seine Stellung zu diesem „Tage" Aufschlüsse im Allgemeinen wie im Besonderen gegeben wurden, hat einen Verlauf gehabt, wie er kaum anders zu erwarten war. Es hat eine Spaltung der beiden Richtungen stattgefunden, d. h. der Spalt, der schon vorher vorhanden war, indem die eine Richtung nur unter Wahrung des vollen Taktes und Anstandes die Frage der Interessen-Vertretung gelöst wissen will, während die andere sich über alle Formen hinweg zu setzen gedenkt, ist jetzt für Jeden deutlich sichtbar geworden.

Es ist dabei kaum etwas Bedauerliches, wenn man weiß, wie schwer es überhaupt ist, Einigkeit und Harmonie in einen so verschieden gearteten Berufsstand, wie der der Eisenbahn-Beamten es ist, zu erzielen. In Oesterreich, wo die Grenze zwischen Beamten, Unterbeamten und Bediensteten eine noch größere ist als bei uns, mag das besonders schwierig sein. Es tritt nun um so klarer zu Tage, auf welcher Seite die Elemente zu suchen sind, die sich ihrer Aufgaben für die Hebung des Standes vollbewußt sind, die aber wohl beachten, daß eine Hebung nun und nimmermehr durch unbotmäßiges Verhalten erreicht werden kann. Der Oesterreichische Eisenbahn-Beamten-Verein kann also durch die zu Tage getretene Spaltung nur gewinnen, denn er wird jetzt um so sicherer auf die große Zahl Derjenigen rechnen können, die da wissen, daß der goldene Mittelweg immer der beste war und daß Eines sich nicht immer für Alle schickt.

Wenn der Oesterreichische Eisenbahn-Beamten-Verein bemüht war, den drohenden Spalt zu verhüten, so hat er damit bewiesen, wie sehr er sich bewußt ist, daß dann nicht von der rechten Hebung des Standes und seiner Würde die Rede sein kann, wenn sich die Angehörigen statt in geschlossenen friedlichen Reihen feindlich gegenüber stehen. Niemals kann man von außen her Achtung für sich und den Stand beanspruchen, wenn man nicht selbst die gegenseitige Achtung besitzt. Insofern können auch unsere deutschen Standesangehörigen noch mehr erstreben, ohne befürchten zu müssen, daß sie so bald des Guten zu viel thun werden. —

Auf dem in den Tagen vom 2. bis 4. dss. Mts. abgehaltenen Allgemeinen Oesterreichischen Eisenbahn-Beamtentag waren von mehr als 300 angemeldeten nur etwa 100 Delegirte erschienen. Einem großen Theile derselben, darunter dem Vorsitzenden des einberufenden Vereins, Revident der Staatsbahnen Schnepf war der nachgesuchte Urlaub nicht bewilligt worden; deshalb begab sich eine Deputation des Beamtentages zum Ministerpräsidenten Grafen Badeni, welcher jedoch eine Intervention mit dem Hinweise darauf, daß die Regierungsorgane und insbesondere Staatsbahndirektor Khittel in der ersten Sitzung heftig angegriffen worden seien, ablehnte. Auf die Bemerkung des Sprechers der Deputation, daß die Beamten nur die ihnen auferlegte staatsbürgerliche Beschränkung kritisirt haben, erwiderte der Minister, es sei überhaupt schwer, immer einen Unterschied zwischen Staatsbürgern und Beamten zu machen, eine Unterscheidung, die vielleicht den Beamten selbst nicht angenehm sein würde. In Abwesenheit des Präsidenten wurde der Verbandstag von dem Vizepräsidenten des radikalen Verbandes der Hilfsbeamten, Taub, eröffnet, dessen Rede den Präsidenten des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereins, Herrn Schlüsselberger, zur Abgabe der Erklärung veranlaßte, daß der Verein immer an der Seite der Kollegen stehen werde, daß er es aber ganz entschieden ablehne, Mittel und Wege einzuschlagen, welche den Intentionen der Beamtenschaft widerstreben. Der heutige Tag solle ein Gedenktag in der Geschichte des Oesterreichischen Eisenbahnwesens werden, und deshalb müsse Alles unterlassen werden, was schädigen könne. Inbetreff der Urlaube müsse er erklären, daß nur einem einzigen Delegirten seines Vereins in Czernowitz aus unbekannter Ursache der Urlaub verweigert worden sei und er müsse hervorheben, daß namentlich die Direktion der Nordwestbahn alle Urlaube bewilligte und sogar eine bezügliche Verlautbarung erließ.

Der Redner geht nun in die Tagesordnung ein, deren erster Gegenstand die „Dienstpragmatik" betrifft. Der vorgelegte Entwurf sei auf freiheitlicher Grundlage verfaßt, durchtränkt vom Geiste moderner sozial-politischer Erkenntniß, denn, so schloß der Redner unter stürmischem Beifall seine Begründung, „einen Eisenbahner, der nicht fortschrittlich und freiheitlich gesinnt wäre, können wir uns gar nicht denken. Wir sind ja die Pioniere der Freiheit."

Der Redner führte weiter aus, daß bei Verfassung einer neuen Dienstpragmatik der Gedanke zu Grunde gelegen habe, man müsse die Rechtsungeheuerlichkeiten, Bedrückungen und Ueberbürdungen, unter welchen die Eisenbahner aller Kategorien bei der heute gültigen Dienstpragmatik zu leiden haben, energisch abschaffen. — Vizepräsident Taub polemisirte gegen die Erklärung des Eisenbahn-Beamten-Vereins. Er sagte, daß sein Verband keineswegs provokatorisch vorgehe; dies thäten im Gegentheil die Direktoren. Einen Opportunitätsstandpunkt einzunehmen, dafür sei sein Verband nie und nimmer zu haben. Den vorgelegten Entwurf einer neuen Dienstpragmatik bezeichnet der Redner als gut und in freiheitlichem Sinne gehalten. Zum Beginn der Nachmittagssitzung, welcher auch Reichsrathsabgeordneter Pernerstorfer und Arbeiterführer Dr. Ellenbogen beiwohnten, erschien der eigentliche Präsident des Tages, Herr Schnepf, der inzwischen die Urlaubsbewilligung erhalten hatte. Herr Gutruf gab sodann Namens des Vereins der Lokomotivführer die Erklärung ab, daß diese nur jenem Entwurfe einer Dienstpragmatik zustimmen können, welche den Angestellten ihre sämmtlichen auf das Dienstverhältniß bezüglichen Rechte im Sinne der Freiheit und des Fortschrittes gewähre. Die Lokomotivführer müßten ferner mit Rücksicht auf ihre Fachkenntnisse, Prüfungen und Verantwortlichkeit auf dem Standpunkte stehen, daß sie rechtlich schon längst in den Beamtenstatus einzureihen gewesen wären, wie dies auch in Deutschland der Fall sei. Der mittlerweile aus Graz eingelangte Referent Herr Mähling (Eisenbahn-Beamten-Verein) besprach hierauf den Entwurf der neuen Dienstpragmatik und führte aus, daß der von ihm vertretene Verein auf dem Standpunkte des Preußischen Bahnwesens*) stehe, daß Alles, was angestellt sei, definitiv angestellt sein solle. In der weiteren Debatte trat Taub für die Gleichstellung der weiblichen Beamten mit den männlichen bei Bemessung des Pensionsbezuges ein. Referent Mähling gab die Erklärung ab, daß er das „menschenmordende Prinzip des Akkordsystems" vollständig perhorreszire und für die von einigen Rednern verlangte Abschaffung der variablen Bezüge eintreten werde.

Der zweite Sitzungstag endete mit einer schrillen Dissonanz. Die Differenzen zwischen dem Eisenbahn-Beamten-Verein und der von Herrn Taub geführten radikalen Parteigruppe, die schon bei der Eröffnung des Kongresses in den von beiden Seiten abgegebenen Erklärungen hervortraten, kamen neuerdings zum Durchbruch. Sie endigten mit dem Weggang fast sämmtlicher Delegirten des Eisenbahn-Beamten-Vereins, von welchen sich jedoch wieder eine Dissidentengruppe abzweigte und im Saale verblieb.

Delegirter Grill berichtete sodann über die Verstaatlichung der Eisenbahnen und führte in einer Resolution aus, daß diese seitens aller Eisenbahnbediensteten angestrebt werde. Auch diese Resolution wurde mit einem vom Abg. Perner-

*) Das trifft wohl nicht ganz zu. Auch in Preußen erfolgt die definitive, d. h. unkündbare Anstellung erst nach Jahren bei tadelloser Führung; in Sachsen dagegen ist seit Kurzem allen Subalternen die Staatsdiener- (d. h. unkündbare) Eigenschaft verliehen. Die Schriftl.

storfer beantragten Zusatze, daß den Eisenbahnbediensteten in diesem Falle das Koalitions-, Vereins- und Versammlungsrecht strengstens gewahrt bleiben müsse, einstimmig angenommen. Es gab nun Herr Schlüsselberger Namens des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereins die Erklärung ab, daß derselbe Angesichts der Aussichtslosigkeit, eine Einigung über die Dienstpragmatik herbeizuführen, nunmehr den Entwurf dem Kongresse zur weiteren Berathung übergebe, sich jedoch nicht mehr an den ferneren Berathungen des Dienstpragmatik-Entwurfes betheiligen werde. Ein Mitglied des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereins rief hierauf: „Verlassen wir den Saal!" Diesen Zuruf erwiderten etwa 25 Delegirte des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereins, indem sie unter Entrüstungsrufen des Kongresses demonstrativ den Saal verließen.

Der Oesterreichische Eisenbahn-Beamten-Verein veröffentlicht schließlich Folgendes:

„Nachdem selbst die Vorschläge der vom Delegirtentag eingesetzten Kommission zur Berathung und Begutachtung der Abänderungsvorschläge Anfechtungen erfuhren, trotzdem diese Kommission aus Vertretern aller Diensteskategorien bestanden, dieses Gutachten demnach als vollständig objektiv hingenommen werden konnte, war eine Einigung bezüglich der Dienstpragmatik nicht zu erzielen, insbesondere aber mußten die fortgesetzten Beleidigungen, welche Organe der Regierung und der Eisenbahnverwaltungen erfuhren, sowie die Annahme einer Resolution, die eine direkte Verletzung des österreichischen Abgeordnetenhauses enthielt, sowie die Provokationen gegen den Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Verein die Delegirten dieses Vereines zwingen, den Saal demonstrativ zu verlassen, insbesondere deshalb, weil der Vorsitzende die beleidigenden Aeußerungen ungerügt ließ."

Obgleich versucht wurde, die Versammlung weiter fortzuführen, so war doch ersichtlich, daß dieselbe sich von der Schlappe, die sie durch den Weggang der Delegirten des Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereins erhielt, nicht mehr erholen konnte. Es wurde schließlich noch beschlossen, den nächsten Beamtentag in 2 Jahren in Prag abzuhalten.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Bericht über die am 20. September 1896 abgehaltene ordentliche Hauptversammlung.

Die gemäß § 19 der Satzungen einzuberufende ordentliche Hauptversammlung fand am 20. September l. J. im Gasthof zum „Prinz Karl" in Karlsruhe statt. In Anwesenheit der Mitglieder des Hauptvorstandes, sowie von 48 Abgeordneten als Vertreter der Bezirksvereine, begannen die Verhandlungen um 9½ Uhr Vormittags und endigten um 5½ Nachmittags.

Nach Begrüßung der Versammlung durch den 2. Vorsitzenden, Herrn Betriebssekretär Dürr, welcher an Stelle des zur Dienstleistung bei der badischen Gesandtschaft in Berlin abberufenen 1. Vorsitzenden, Herrn Betriebssekretär Dorsch, die Verhandlungen leitete und nach Feststellung der Beschlußfähigkeit, wurde in die Tagesordnung eingetreten. „Jahresbericht des Hauptvorstandes und Kassenbericht des Rechners". Der 2. Vorsitzende gab zunächst an Hand des in vorliegender Nummer gleichzeitig erscheinenden Jahresberichtes Aufschluß über die Mitgliederbewegung und über die Erfolge der Bezirksvereine auf literarischem, fachwissenschaftlichem, wirthschaftlichem und gesellschaftlichem Gebiete. Sodann erläuterte der Rechner des Hauptvorstandes den der Versammlung im Ueberdruck vorliegenden Kassenbericht. Nachdem seitens der Herren Rechnungsrevisoren zur Kassenführung nur ganz unerhebliche Beanstandungen erhoben werden konnten, wurde der Kassen-, wie auch der Jahresbericht gut geheißen.

Punkt 2 der Tagesordnung: „Bericht des Hauptvorstandes über die Rechtsschutzsache eines Mitgliedes und Beschlußfassung über das Gesuch desselben um Erhöhung der ihm gewährten Beihilfe".

Diesem Gesuche wurde im Sinne des Antrages einstimmig entsprochen. Bezüglich der Wirksamkeit des Rechtsschutzes in vorstehendem Falle wurde bemerkt, daß er die auf ihn gesetzten Erwartungen nicht erfüllt habe. Anschließend hieran wurde auch die Höhe des von der Rechtsschutzabtheilung in Hannover geforderten Beitrags zu den allgemeinen Unkosten beanstandet. Von Herbeiführung einer Aenderung im Verhältniß zu der genannten Rechtsschutzabtheilung wurde abgesehen und der Ansicht Ausdruck verliehen, in dieser Frage mit den übrigen Landesvereinen Hand in Hand zu gehen.

Punkt 3 der Tagesordnung: „Antrag eines Bezirksvereins und Herabsetzung der Monatsbeiträge von 10 auf 5 Pfennig."

Diesem Antrage konnte nicht stattgegeben werden, hingegen wurde in Berücksichtigung der geschilderten Verhältnisse beschlossen, diesem Vereine von Fall zu Fall einen Beitrag von 50 Mk. aus der Landeskasse zu gewähren.

Punkt 4 der Tagesordnung: „Feststellung des Haushaltungsplans für 1896/97".

Der Haushaltungsplan mit 810 Mk. in Ausgabe gegenüber einer voraussichtlichen Einnahme von 1740 Mk. wurde in dieser Aufstellung gut befunden.

Punkt 5 der Tagesordnung: „Bericht des Hauptvorstandes über eine Entschließung Großh. Generaldirektion, die Ausbildung für den Eisenbahndienst betr."

Der Vorsitzende bringt zur Kenntniß der Versammlung zwei Entschließungen Großh. Generaldirektion, welche sich auf die in der Sonder-Beilage zu Nr. 47 der Verkehrsblätter vom laufenden Jahre erschienenen Ausführungen beziehen. Nach Besprechung der Sache beschließt die Hauptversammlung **einstimmig**: „Die Hauptversammlung erkennt die Abhandlung in Nr. 47 der Verkehrsblätter als zutreffend an und überläßt dem Hauptvorstand die weitere Behandlung der Sache."

Punkt 6 und 7 der Tagesordnung: „Anträge mehrerer Bezirksvereine zur Uniformsfrage."

Bezüglich der auf Aenderung des seitherigen vierteljährl. Zahlungsmodus der Kleiderkassenbeiträge, sowie des Einzuges der Beiträge für erstmalig gelieferte Uniform der Eisenbahngehilfen und der auf Aenderung der Uniformirung verschiedener Beamtenkategorien hinauszielender Anträge wurde beschlossen, diese Wünsche durch eine Eingabe der Großh. Generaldirektion zur Kenntniß zu bringen.

Punkt 8 der Tagesordnung: „Der Antrag eines Bezirksvereins, darauf hinzuwirken, daß Dienstwohnungen in bahnärarischen Gebäuden, welche von Beamten anderer Dienstzweige bewohnt werden, nach und nach nur Eisenbahn-Beamten zugetheilt werden," wurde zurückgezogen, da diese Frage zunächst in der Vereinszeitung zur Erörterung gestellt werden soll.

Punkt 9 der Tagesordnung: „Antrag eines Bezirksvereins, die Genehmigung zu erwirken, daß die Fachblätter „Bahn frei," „Bayr. Verkehrsblätter", sowie die „Monatschrift für deutsche Beamte" im Dienstwege bei den Mitgliedern in Umlauf gesetzt werden dürfen".

Hierzu erklärt der Hauptvorstand, die hiewegen bestehenden Wünsche der Großh. Generaldirektion zur Kenntniß zu bringen.

Punkt 10 der Tagesordnung: „Antrag eines Bezirksvereins, dahin zu wirken, daß der Urlaubsfrage eine größere Aufmerksamkeit zugewendet wird, damit ein jeder Beamte ein Anrecht auf jährlichen Urlaub erhält".

Der Hauptvorstand betont, daß die Großh. Generaldirektion in der Urlaubsfrage bis jetzt einen entgegenkommenden Standpunkt eingenommen habe und daß er die hiewegen geäußerten Wünsche bei sich bietender Gelegenheit derselben vortragen werde.

Punkt 11 der Tagesordnung: „Der Antrag eines Bezirksvereins, dahin zu wirken, daß die Stellen der Stationsverwalter und Stationsvorsteher künftig im Verordnungsblatte ausgeschrieben werden, damit jeder etwaige Reflektant für eine Stelle in der Lage sei, sich rechtzeitig um dieselbe zu bewerben," fand wie Punkt 10 der Tagesordnung seine Erledigung.

Punkt 12 der Tagesordnung: „Die Huldigungsadresse an Se. Kgl. Hoheit den Großherzog".

Von der Hauptversammlung wurde die Ueberreichung der Huldigungsadresse an S. Kgl. Hoheit den Großherzog in der geschehenen Form und Weise nachträglich einstimmg gutgeheißen. Zum Zeichen, daß Allerhöchstdessen Wunsch um Bekanntgabe seines Dankes an die Eisenbahnbeamten nachgekommen worden ist, wurde der Hauptvorstand beauftragt, ein Exemplar der Vereinszeitung Nr. 88, in welcher der Wunsch Sr. Kgl. Hoheit des Großherzogs Ausdruck gefunden hat, zu Allerhöchstdessen Kenntniß an das Großh. Geheime Kabinet abzusenden.

Punkt 13 der Tagesordnung: Neuwahl des Hauptvorstandes.

Das Wahlergebniß war folgendes:

1. Vorsitzender: Herr Expeditionsassistent Zeise; 2. Vorsitzender: Herr Betriebssekretär Dürr; Stellvertreter des 2. Vorsitzenden: Herr Revisor Brill; Rechner: Herr Betriebssekretär Misselbeck; Stellvertreter des Rechners: Herr Expeditionsassistent Stober; Schriftführer: Herr Revisor Bürger; Stellvertreter des Schriftführers: Herr Expeditionsassistent Ruff; Rechnungsrevisoren: Herr Revisor Eckerlin und Herr Betriebssekretär Endreß; Stellvertreter derselben: Herr Revisor Moser und Herr Betriebssekretär Lederle.

Zum Schlusse wurde seitens der Versammlung dem seitherigen Hauptvorstande für seine Mühewaltung im verflossenen Vereinsjahre der wärmste Dank ausgesprochen.

Digitized by Google

Verein der Reichseisenbahn-Beamten.

Bezirks-Verein Straßburg i. Els.

Am 2. d. Mts. hielt der Bezirks-Verein Straßburg seine ordentliche Versammlung im Vereins-Lokal „Walhalla" ab. Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9½ Uhr unter Anwesenheit von 32 Mitgliedern. Das vom Schriftführer verlesene Protokoll über die Sitzung vom 4. September d. J. wurde von der Versammlung einwandsfrei genehmigt. Zu Punkt 1 der Tages-Ordnung, Feier des Stiftungsfestes, setzte die Versammlung durch Beschluß den 12. Dezember d. J. fest. Längere Debatten schlossen sich an den Antrag des Herrn Hörner, das diesjährige Stiftungsfest im Hinblick auf das 25-jährige Jubiläum der Kais. General-Direktion in größerem Rahmen zu feiern und allgemeine Einladungen ergehen zu lassen. Die Abstimmung ergab die weitaus größere Mehrheit für den Antrag Hörner, woraus der bisherige Vorsitzende, Herr Güter-Expedient Broich, der gegen den Antrag war, Anlaß nahm, sein Amt niederzulegen. Der Schriftführer übernahm alsdann die Leitung. Als geeignetes Lokal zur Abhaltung des Stiftungsfestes wurde der Festsaal der Haupt-Restauration in der Orangerie festgesetzt.

Unter Geschäftlichem machte der Schriftführer noch mehrere Mittheilungen, u. A. darüber, daß der bestellte Schapirograph eingegangen sei und bei nächster Gelegenheit auf seine Verwendbarkeit geprüft werden solle. Herr Broich brachte im Namen verschiedener Schaffner, welche vorstellig geworden waren, einen Antrag ein, der Verein möge zur Unterrichtung desselben in verschiedenen Fächern Gelegenheit schaffen. Drei Herren aus der Versammlung erklärten sich sofort bereit. Zum Schluß nahm der Schriftführer als stellvertretender Vorsitzender noch einmal Anlaß, auf die Motive zum Rücktritt des Herrn Broich zurückzukommen, entwickelte die Gründe, welche für die geplante größere Stiftungsfeier sprechen, und bat alsdann Herrn Broich im Namen des ganzen Vereins dringend, den Vorsitz wieder zu übernehmen. Herr Broich lehnte bestimmt ab. Herr Zugführer Niepagen theilte nun das Resultat der zur Erzielung von Preis-Vergünstigungen für Kohlen mit verschiedenen Firmen gepflogenen Verhandlungen mit. Schluß der Sitzung nach 12 Uhr.

Die für den 8. d. Mts. einberufene Vorstands-Sitzung wird sich mit der Ergänzung des Vorstandes befassen.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Bodenbach.

Die hiesige Ortsgruppe, vereinigt durch Mitglieder der Station Bodenbach und Tetschen, hielt, nachdem bereits im Juni ein Ausflug nach dem malerisch gelegenen Pfaffendorf die Mitglieder nebst ihren Angehörigen vereinigte, am 23. August im Stolze'schen Gartenrestaurant zu Rosewitz ein Sommerfest ab. Trotzdem die Witterung nicht besonders günstig war, so herrschte doch bald ein fröhliches Treiben, das seinen Höhepunkt in dem am Abend veranstalteten Tänzchen, erreichte. In herrlichster Weise wurde die Geselligkeit mit den erschienenen Gästen, besonders den österreichischen Kollegen gepflegt. Die vom Obmann, Herrn Güterkassirer Rätzsch, gesprochenen Begrüßungsworte, sowie der von einem Beamten der österreichischen Nordwestbahn ausgebrachte Glückwunsch und die Bitte, die österreichischen Kollegen auch zu weiteren Vergnügungen zu laden, wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Das schöne Fest schloß auch in pekuniärer Hinsicht günstig für die Ortsgruppe ab, sodaß wir den allgemeinen Unterstützungskasse und der Wittwen- und Waisenkasse Beiträge zuführen konnten.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Herr Stations-Assistent Lau, Vertrauensmann des Bezirks 32, Barth, ist nach Stettin versetzt. Die Vertrauensmanns-Geschäfte hat Herr Stations-Diätar Meyer in Velgast übernommen. Bezirk 32 hat also nunmehr seinen Sitz in Velgast. — Der Vertrauensmann des Bezirks 102, Bielefeld, Herr Stations-Assistent Grull, ist als Stations-Vorsteher 2. Klasse nach Lehrte versetzt. Die Vertrauensmanns-Geschäfte in Bielefeld hat Herr Stations-Assistent Beyerling übernommen. — Ein neuer, zweiter Bezirk ist in Marienburg-Westpr. Staatsbahnhof eingerichtet. Derselbe hat die Nummer 188 erhalten. Vertrauensmann ist der geprüfte Heizer Herr Kellmann, wohnhaft Marienburg Westpr., Sandhof 8. — Herr Telegraphist Necker, Vertrauensmann des Bezirks 52, ist nach Derneburg versetzt. Die Geschäfte hat derselbe vorläufig Herrn Stations-Assistent Tripp in Nienburg a. W. übergeben.

Die Vereinsverwaltung.

von Aschoff, Direktor. — Schwitzky, Buchhalter.

Bezirk Halberstadt.

Sonntag, den 18. Oktober, pünktlich Nachmittags 4 Uhr, **Versammlung** bei Ufermann. — Tagesordnung: 1. Wahl eines Vertrauensmannes und Vorsitzenden des Ortsverbandes wegen Versetzung des Bisherigen. 2. Vortrag über die Sterbekasse, vom Vorsitzenden. 3. Entgegennahme der Beiträge und Lesegelder für die Zeitung.

Um recht zahlreiches Erscheinen bittet **Der Vorsitzende:** Grodrian.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Dresden.

Einladung zum I. **Familien-Abend** Freitag, den 16. Oktob. 1896, im großen Saale des „Tivoli", Wettinerstraße 12, Abends 8 Uhr. Der unterhaltende Theil dieses Abends ist den rühmlichst bekannten O. Junghähnel'schen humoristischen Sängern aus Roßwein, genannt „die Muldenthaler", übertragen worden. Nach den Vorträgen spielt die Tivoli-Kapelle zum Tanz. Eintrittskarten zum Preise von 30 Pfg. für Damen, 50 Pfg. für Mitglieder und von 1 Mark für deren Herrengäste sind vorher bei den Herren Vertrauensmännern zu entnehmen. Die Festordnung wird beim Eintritt überreicht. Recht zahlreicher Betheiligung wird entgegengesehen.

Dresden, den 1. Oktober 1896.

Der Bezirks-Vorstand: Friedrich, z. Zt. Vorsitzender. — **Der Vergnügungs-Ausschuß:** E. Dämmrich, z. Zt. Vors.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Mit Nr. 41 der Vereinszeitung sind den Bezirksvereinen Listen zu Neujahrwunschentheb ungsbeiträgen zugegangen. Es wird ersucht, die Listen in Umlauf setzen und mit recht zahlreichen Zeichnungen auf den vorgedruckten Termin an den Landesvorstand zurückzugeben, damit die Bekanntmachung so zeitig erfolgen kann, daß der Zweck der Beitragszeichnungen erreicht wird.

Stuttgart, den 11. Oktober 1896.

Für den Landesvorstand: Fraenkel.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Die für den Hauptvorstand bestimmten von auswärts einkommenden Korrespondenzen wollen gefl. an nachstehende Adresse gerichtet werden: Gustav Zeise, Expeditionsassistent, Rüppurerstr. 90, Karlsruhe.

Verein der Reichseisenbahn-Beamten.

Bezirks-Verein Straßburg i. E.

Einladung zu der Freitag, d. 16. Oktob. 1896, Abends 8½ Uhr im neu eingerichteten Saale der „Walhalla" stattfindenden **Generalversammlung.** — Tagesordnung: 1. Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden. 2. Stiftungsfest, a) Wahl einer Fest-Kommission, b) Tag und Ort der Abhaltung des Stiftungsfestes, c) Kostenfrage, d) Allgemeines (über Art und Umfang der Einladung u. dergl.) 3. Geschäftliches.

Um recht zahlreiche Betheiligung wird gebeten.

Straßburg, den 8. Oktober 1896. **Der Vorstand.**

Aus anderen Vereinen.

Verein der Eisenbahn-Hilfsarbeiter, Oldenburg.

Unsere Oktober-Versammlung war wegen des vom 4.—8. Oktober stattfindenden Marktes auf den 30. September verlegt. Die in Oldenburg wohnenden Mitglieder des Vereins hatten sich fast vollzählig eingefunden, so daß die Versammlung als die bisher bestbesuchte bezeichnet werden kann. Es wurde zunächst als zweites Ausschußmitglied für das Direktionshaus Kollege Cordes und als Nachfolger des nach Quakenbrück versetzten Schriftführers Kollege Meyer XI gewählt. Dann erfolgte einstimmig die Aufnahme der als neue Mitglieder angemeldeten Kollegen Benzler, Segelken, Naumann (Cloppenburg), Willers und Wemmie; damit ist die Zahl der Vereinsmitglieder auf 86 gestiegen, und auch für später soll noch weiterer Zuwachs zu erwatten sein. — Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf einen Antrag, bei der vorgesetzten Behörde eine Verfügung zu erwirken, die das Musikmachen in Tanzlokalen, die Mitwirkung bei öffentlichen Kegelfesten u. s. w., wodurch einige Hilfsarbeiter sich Nebenverdienst zu verschaffen suchen, verbietet. Nach längerer, erregter Debatte hierüber wurde dem Kollegen Heinemann das Vorgehen an die Großh. Eisenbahn-Direktion übertragen. Für den 6. November wurde die Abhaltung eines Tanzkränzchens beschlossen, zu dem die Herren Beamten mit ihren Familien eingeladen werden sollen; als Lokal ist inzwischen das Gasthaus „Union" bestimmt. Die entstehenden Unkosten sind bis auf einen ganz geringen Betrag durch freiwillige Beiträge gedeckt, so daß eine Belastung der Vereinskasse voraussichtlich nicht eintreten wird. — In der Zusendung der „Verkehrsblätter" an die auswärtigen Mitglieder wird versuchsweise eine Aenderung durch Abschickung in kürzeren Zwischenräumen eingeführt werden. Nachdem die Versammlung gegen 12 Uhr geschlossen war, pflegte man beim Glase Bier die Geselligkeit noch ein Stündchen durch Absingen gemeinschaftlicher Lieder u. s. w.

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Mennicken & Co., Aachen

Special-Versandhaus für schwarze Herrenkleiderstoffe

empfehlen

Schwarze Kammgarn-, Streichgarn- und Cheviot-Waaren

zu Anzügen, Gehröcken, Paletots, Fracks, Amtstrachten u. s. w.

Nur prima Qualität; geringe Waaren werden nicht geführt. Muster stehen franko zu Diensten. Billigste Preise.

Abgabe jeder Meterzahl direkt an Private.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr., bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär- und Beamten-Vereine.** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konvenIren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art

in besonders großer Auswahl

von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

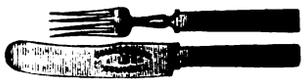
Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**

F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-B.-B's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Solinger Messer u. Gabeln.



Feinstes Ebenholzheft, Klinge polirt und schön gebogene Stahlgabel.

12 Paar Tischmesser u. Gabeln nur M. 9.—
12 Stück Tischmesser . . . „ „ 4.50
12 Paar Dessertmesser u. Gab. „ „ 7.80
12 Stück einz. Dessertmesser „ „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dutzend gebe ich zu Dutzendpreisen ab. Umtausch gestattet.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgek. auf der Int. Ausst. Dresden 1894.
Musterpaar vers. g. Eins. v. M. 1.20 franco.
Illustr. Preislisten umsonst und frei.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

August Roth,

Hagen in W.,

Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant

empfiehlt seine

Flügel, Pianinos und Harmoniums,

welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

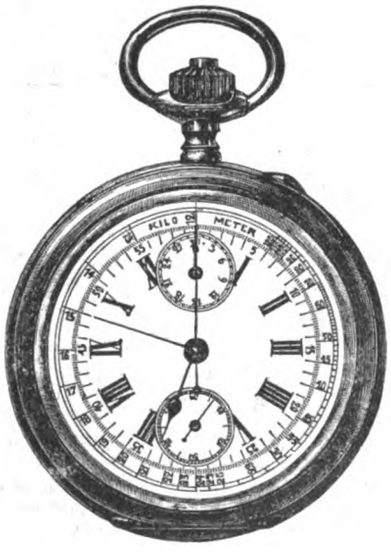
Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,

Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Gensingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsen en wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia“
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmuckssachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5% bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Nr. 43. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 22. Oktober 1896. München.

Zur gef. Beachtung!

In Berücksichtigung verschiedenerseits an uns ergangener Wünsche bleibt der **Subskriptionspreis** auf die beiden Anfang dss. Mts. erschienenen Kalenderausgaben für 1897

Deutscher Eisenbahn-Kalender (Taschenbuch) und **Deutscher Flügelrad-Kalender (Familien-Kalender)**

noch bis Ende des Jahres bestehen. Wir danken bestens für das bisherige freundliche Entgegenkommen und hoffen, daß die gebotene Gelegenheit eines ermäßigten Preises auch weiterhin rege wahrgenommen wird.

☛ Noch außenstehende, bereits gezeichnete Bestellisten bitten wir gefl. recht bald zur Erledigung einsenden zu wollen.

Leipzig, im Oktober 1896. **Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.**

Eisenbahnen und Zwischenhandel.

Von Eisenbahn-Direktor de Terra in Guben.

II.

Selbst das mit der Entwickelung seines Verkehrswesens lange zurückgebliebene Rußland hat uns in dieser Hinsicht überholt, seitdem ein weit- und umsichtiger Fachmann von ungewöhnlicher Begabung, der jetzige Finanzminister Witte, dort die Leitung des Verkehrswesens übernommen hat. Auf den russischen Eisenbahnen besteht zwischen der Höhe der Frachten für das gleiche Gut in Wagenladungen und als Stückgut in den seltensten Fällen ein grundsätzlicher Unterschied, und auch im Uebrigen ist bei den russischen Bahnen das Bestreben vorherrschend, dem Spediteur als einem entbehrlichen Zwischenglied im Eisenbahnverkehr den Boden seiner früheren ausgedehnten Thätigkeit darin vollständig zu entziehen. Man geht darin so weit, daß man, dem bewährten englischen Beispiel folgend, die An- und Abfuhr der Güter an den größeren Handels- und Industrieplätzen eisenbahnseitig besorgt. Und das am 1. Januar 1893 in Kraft getretene internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr hat in seinen Vorschriften über die zollamtliche Behandlung der Güter (Art. 10 Abs. 3 und 4), deren Fassung wesentlich auf das Betreiben Rußlands zurückzuführen ist, die Handhabe dazu geliefert, selbst hierbei die Vermittelung des Spediteurs, die man früher kaum entbehren zu können glaubte, vollständig auszuschließen.

Wie weit in der Ausschaltung entbehrlicher, deshalb unproduktiver und oft geradezu schädlich wirkender Zwischenglieder zwischen Produzenten und Konsumenten zum Vortheil beider Theile gegangen werden kann, zeigt namentlich das Beispiel der englischen Bahnen, ganz abgesehen von der bei ihnen längst mit bestem Erfolge bestehenden bahnseitigen An- und Abfuhr der Güter, in einer erst kürzlich getroffenen Einrichtung. Die Wahrnehmung von dem Niedergang der Landwirthschaft in den von ihren Linien durchzogenen Gegenden und von dem nachtheiligen Einfluß dieser Erscheinung auf ihre Einnahmen hat die englische Ostbahn (Great Eastern Railway), eine der größten englischen (Privat-)Bahnen, zu dem Versuch veranlaßt, die von ihr bedienten landwirthschaftlichen Produzenten in unmittelbare Verbindung mit den Konsumenten in der Millionenstadt London und den vielen anderen von der Ostbahn berührten Städten zu bringen. Alle anwohnenden Farmer wurden aufgefordert, bei der ihnen nächstgelegenen Station anzumelden, für welche landwirthschaftlichen Erzeugnisse und für welche Mengen davon sie regelmäßige unmittelbare Abnehmer zu haben wünschten. Nachdem dieser Aufforderung von den meisten Farmern entsprochen worden war, konnte eine Liste dieser Farmer und ihrer zum Verkauf angebotenen Erzeugnisse in London und anderen größeren Städten an der Ostbahn in Zehntausenden von Abdrücken vertheilt werden. Und bald hatte sich auf diese Art ein sehr reger Geschäftsverkehr zwischen den Produzenten auf dem Lande und den Konsumenten in den Städten entwickelt, der von Tag zu Tag, in Folge der großen

Digitized by Google

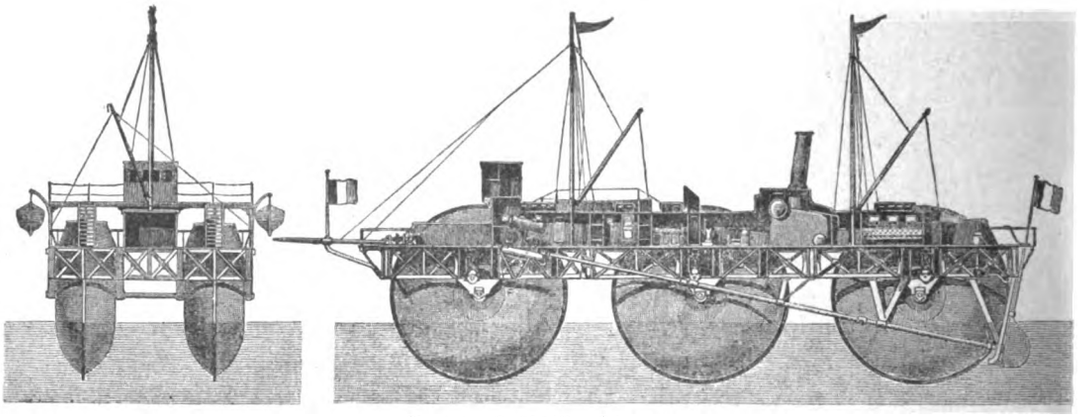
Vortheile, die er beiden Theilen bietet, an Umfang gewinnt. Von der Eisenbahn wurde dieser Verkehr außerordentlich gefördert durch Einführung eines einheitlichen Tarifs von 4 Pence (= 33 Pfg.) für je 20 Pfund Gewicht ohne Unterschied der Entfernung, und von einem Schilling für das Höchstgewicht von 60 Pfund. Dafür werden die Sendungen den Konsumenten auch noch frei ins Haus zugeführt. Ueber 2000 Farmer stehen auf diese Weise schon in unmittelbarem täglichen oder wöchentlichen Verkehr mit den städtischen Konsumenten. Hauptsächlich sind es Butter, Käse, Eier, Geflügel, Fische, Honig, Früchte, Kartoffeln, Blumen u. s. w., die — mit Eilzug, also in ganz frischem Zustande — den Verbrauchern zugeführt werden. Um die Behandlung und Verladung der Sendungen durch eine möglichst gleichartige Verpackung zu erleichtern, läßt die Eisenbahngesellschaft Kisten in bestimmten Größen herstellen, die sie den Farmern gegen Erstattung der Selbstkosten abgiebt. Der Farmer erhält die Bestellung durch die Post zugleich mit dem Gelde für die Sendung; er übergiebt diese der nächstgelegenen Station, und das Weitere besorgt die Eisenbahn. Laufen Klagen über die Ausführung eines Auftrages gegen einen Farmer ein, so zieht ihn die Eisenbahngesellschaft zur Rechenschaft und weist nöthigenfalls seine Erzeugnisse zurück. Dieser direkte Handelsverkehr hat sich bis jetzt auf's Beste bewährt, sodaß schon verschiedene andere Gesellschaften im Begriff stehen sollen, dem Beispiel der Ostbahn zu folgen.

Auch bei uns würde ein derartiges Vorgehen unzweifelhaft von segensreicher Wirkung sein. Mancher Landwirth könnte durch Ausdehnung und bessere Verwerthung seines Obst- und Gemüsebaues, seiner Milchwirthschaft, Geflügel- und Mastviehzucht erkleckliche Mehreinnahmen erzielen und damit zur Ausgleichung der geminderten Einträglichkeit des Getreidebaues beitragen. Die städtischen Verbraucher könnten für dasselbe Geld, das sie jetzt dem Zwischenhändler*) zahlen, bessere (frischere) Waaren in größerer Menge erhalten. Und auch die Eisenbahnen würden dabei nur gewinnen. Eine unumgängliche Voraussetzung der ganzen Einrichtung wäre freilich, daß der trotz aller anzuerkennenden Besserungsversuche bei ihnen noch immer vorherrschende und bei dem Umfange der Verwaltung theilweise auch ganz unvermeidliche bureaukratische Schematismus auch noch mehr beseitigt würde, als es bisher schon geschehen ist, wenn auch zunächst nur eigens zu diesem gemeinnützigen Zwecke. Denn mit einem solchen Schematismus ist ein Vorgehen, wie das der englischen Eisenbahnen, durchaus unverträglich. Während z. B. in Frankreich der Stückgut- und ganz besonders der Lebensmittel-Verkehr seit langem durch einen ermäßigten Tarif begünstigt wird, dessen Einheitssatz mit der Entfernung abnimmt, genießen bei uns Lebensmittel-Sendungen im Allgemeinen als einzigen Vortheil nur eine beschleunigte, eilgutmäßige Beförderung zu den gewöhnlichen Frachtsätzen.

*) In der That ist der Zwischenhandel gerade im letzten Jahrzehnt (man betrachte nur allein den Handel mit Nahrungsmitteln, die der kleine Mann — jetzt mehr denn je auf den Zwischenhandel angewiesen —, an sich schon wesentlich theurer kauft, als der Wohlhabende,) in einer Weise gewachsen, daß er es z. B. unternehmen kann, die Konsumvereine als gewissermaßen eine Gefahr für die menschliche Gesellschaft zu bekämpfen. Und doch tragen diese einen weit höheren Grad der inneren Berechtigung in sich, als ein großer Theil des Zwischenhandels! Mag nun auch das harte Ringen um die Existenz die Nachsicht mit solchen Zuständen herausfordern, so liegt doch für den Staat und insbesondere für die Eisenbahn-Verwaltung als Staats-Institut keinerlei Anlaß vor, hier besondere Rücksichten walten und sich von großen Thaten — die Regelung des Tarif- und Frachtenwesens betrachten wir als eine solche — abhalten zu lassen. Zwar ist nicht zu verkennen, daß bei uns in Deutschland die Post dem Bedürfniß des direkten Bezuges von dem Produzenten bereits beträchtlich entgegenkommt, aber das geschieht, wie wir wissen, doch nur einseitig, und zudem hat ja die Packetpost bei uns eine zu einseitige Entwickelung gehabt, als daß nicht auch eine Reform nach dieser Seite hin zu wünschen wäre. D. Schriftl.

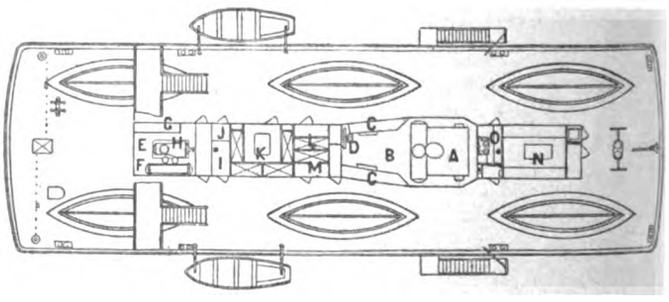
Bazin's Rollschiff.

Das Rollschiff, welches den Namen seines Erbauers „Ernest Bazin" trägt und über welches schon so viel in den Zeitungen geschrieben worden ist, ist am 19. August bei St. Denis glücklich vom Stapel gelaufen; das vielfach bespöttelte Projekt ist damit zur Thatsache geworden. Das Schiff besteht aus einer rechtwinkligen Plattform von ungefähr 36 Meter Länge und 12 Meter Breite, welche auf 6 hohlen, linsenförmigen Rollen ruht, von denen jede etwa 12 Meter Durchmesser und 3,60 Meter Dicke hat. Die Rollen sind auf festversteiftem Sparrenwerk befestigt, welches dem zerstörenden Wellenschlag Trotz bieten soll, und laufen nur zu einem Drittel im Wasser. Eine Maschine von 50 Pferdekräften treibt die Schraube, die sich in geneigter Ebene zwischen den Rollenpaaren dreht. Die Rollen stehen paarweise nebeneinander



Bazin's Rollschiff. Fig. 1.

jedes Paar wird von einer Maschine von 550 Pferdekräften bewegt. Der Erfinder hofft, daß durch Anwendung dieses Rollensystems die Reibung des Wassers auf ein Minimum verringert werden wird, weil der Widerstand, den das Wasser dem bisherigen Schiffskörper beim Durchschneiden entgegensetzt, wegfällt. Da der Antrieb nicht longitudinal, sondern vertikal erfolgt, so laufen die Rollen, abgesehen natürlich von der Beweglichkeit des Wassers, ebenso wie Räder auf Schienen. Des Rollschiffs neue Konstruktion ist am besten zu verstehen, wenn man sich zwei gewöhnliche Zinnteller mit der hohlen Seite an einander gelöthet denkt. Die so entstandene linsenförmige Scheibe aufs Wasser gestellt und vorwärts gestoßen, wird längere Zeit dahinschießen, bevor der Widerstand des Wassers ihre Bewegung hemmt; wenn man aber der Scheibe, ehe man sie vorwärts stößt, eine stark rotirende Bewegung verleiht, z. B. mittels Spindel, so wird man finden, daß sie das Wasser zertheilt, statt es vor sich her zu stoßen und daß sie eine viel größere Strecke als beim bloßen Vorwärtsstoßen durchlaufen wird.



Bazin's Rollschiff. Fig. 2.

Neben größerer Schnelligkeit wird dem neuen Fahrzeug aber auch größere Stabilität im Vergleich zu den jetzigen Dampfern nachgerühmt, sodaß die Fahrgäste weniger unter der Seekrankheit zu leiden haben dürften. Auch die Licht- und Luftverhältnisse sollen günstiger sein. Die erhoffte größere Geschwindigkeit würde naturgemäß die Fahrt verbilligen und den Kohlenverbrauch vermindern. Das neue System braucht an und für sich weniger Kohlen; Bazin glaubt, daß ein transatlantischer Dampfer, nach seinem System gebaut, bei 10 000 Pferdekräften 32 Knoten zurück-

Digitized by Google

legen und dabei 600 Tonnen Frachtgut mehr mitführen könne, als große Dampfer nach dem alten Stile, die mit 30000 Pferdekräften nur 20 Knoten pro Stunde machen. Gewöhnliche Lastschiffe würden bei weniger Kosten ebenso schnell fahren können, wie jetzt die Schnelldampfer. Beim System Bazin würden auch die Unfälle sich wesentlich vermindern, denn bei einem Zusammenstoß z. B. würde sicher wenigstens ein Paar der Rollen unbeschädigt bleiben und diese würden genügen, um das Schiff flott zu erhalten, bis es einen Hafen erreicht hat.

Unsere Abbildung, Fig. 1 zeigt uns den Grundriß des Decks, sowie die Anordnung der einzelnen Schiffsräume darauf; darin bezeichnet A den Dampfkessel, B den Kesselraum, C die Kohlenlager, D den Ventilator, E den Maschinenraum, F den Kondensator, G die Waschreservoire, H die Maschine, I die Proviantkammer, J den Lampenraum, K die Kajüte, L die Kommandobrücke, M das Ingenieur-Zimmer. N Salon und O die Schiffsküche. Quer- und Längsschnitt Fig. 218 und 219 lassen die eigenthümliche Bauart des ganzen Schiffes erkennen.

Der „Ernest Bazin" hält zum Zweck eingehender Prüfung von Fachleuten Probefahrten bei Rouen und später auch auf der Themse. Sollte sich das System bewähren, so wird sofort mit dem Bau eines großen Schiffes mit vier Rollenpaaren, das für den transatlantischen Verkehr bestimmt sein wird, begonnen werden. (Uhlands Verkehrs-Ztg.)

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

In dem Frankfurter Schaffnerprozeß verhandelte die Strafkammer zu Frankfurt a. M. am 5. d. Mts. nochmals über die Fahrkartenunterschleife auf der hessischen Ludwigsbahn, nachdem das Urtheil vom 16. Mai d. J. vom Reichsgerichte theilweise aufgehoben worden war. Von den damals angeklagten 15 Schaffnern und Zugführern befanden sich wieder sechs auf der Anklagebank, von denen drei freigesprochen wurden. Die Strafkammer verurtheilte die anderen drei zu je 9 Monaten Gefängniß, erhöhte die übrigen Strafen und erkannte gegen den Schaffner, der sich am schwersten vergangen hat, Christian Müller, auf 3 Jahre Zuchthaus. —

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransportes. Vom Landgericht Augsburg wurde am 7. Mai 1896 der Bahnadjunkt Josef Neumeyer von Oberhausen wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes zu 7 Tagen Gefängniß verurtheilt; von der weitergehenden Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung wurde er freigesprochen; der mitangeklagte Stationsdiener Stempfle wurde von der Anklage im ganzen Umfange freigesprochen. Am 13. August 1895 unterließ es Stempfle, der mit der Stellung der Wechsel betraut war, den einen Wechsel vor der Ankunft des Augsburger Schnellzuges richtig zustellen, gleichwohl aber gab er das Signal: freie Durchfahrt. Die Station Oberhausen ist Kreuzungspunkt der Linien Augsburg—Ulm und Augsburg—Kleinfeld. Kurz vor dem Augsburger Schnellzuge war nun ein mit Vieh beladener Zug eingelaufen, vom dem mehrere Wagen abgekuppelt und von Stempfle durch den Einfahrtswechsel 1, einen geschlossenen Wechsel, auf ein Nebengleis geschoben wurden; von da dirigirte Stempfle die Wagen durch die Wechsel 2 und 3 (Hebelwechsel) nach dem Laderaume. Der Einfahrtswechsel darf nur geöffnet werden auf Grund ausdrücklicher Erlaubniß des Stationsvorstehers, die hier auch von Neumeyer, dem diensthabenden Beamten ertheilt wurde. Stempfle unterließ nun nach dem Expediren der Wagen nach dem Laderaume, den geschlossenen Einfahrtswechsel 1 wieder zu schließen und ließ den zum Schließen benutzten Schlüssel einfach stecken. Der einfahrende Schnellzug sauste durch den offnen Wechsel auf das Nebengleis und stieß trotz der Versuche zu bremsen auf vier leere Wagen, welche zertrümmert wurden, wodurch ein Materialschaden von 3000—4000 Mk. entstand; außerdem erlitten aber der Zugführer, sowie einige Knaben, die sich vor dem niedergehenden Regen in die leeren Wagen geflüchtet hatten, Verletzungen. Die Schuld Neumeyers wurde darin gefunden, daß er es unterließ, die Maßnahmen des Stempfle zu kontroliren, von der Körperverletzung wurde er freigesprochen mangels Vorhersehbarkeit, da er nicht annehmen konnte, daß sich Personen in den leeren Wagen aufhielten, in denen sie nicht nur nichts zu suchen hatten, sondern auch widerrechtlich sich aufhielten. Bezüglich des Stempfle, der durch unterlassenes Schließen des Wechsels den Unfall herbeiführte, führte das Gericht aus, er habe zur Zeit des Eintritts des Unfalls volle 18 bez. 20 Stunden hintereinander Dienst gehabt und habe vor übergroßer körperlicher Anstrengung sich in einem Zustand körperlicher und geistiger Erschlaffung befunden, sodaß ihm die Erkenntniß der Tragweite seiner Handlungen sowie der Wichtigkeit der selbständig von ihm verlangten Arbeiten abging; ultra posse nemo obligatur! Die Staatsanwaltschaft legte gegen das Urtheil Revision ein, soweit es Stempfle überhaupt und Neumeyer von der Anklage der Körperverletzung freisprach. Das Reichsgericht verwarf die gegen Stempfle gerichtete Revision, hob jedoch hinsichtlich des Neumeyer das Urtheil auf und verwieß die Sache insoweit an die Vorinstanz zurück.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Nachtdienstentschädigung bei den Post- und Telegraphen-Beamten in Frankreich. Daß die Frage einer Entschädigung für Nachtdienst auch anderwärts eifrig erörtert und zu Gunsten der Betheiligten zu lösen gesucht wird, zeigt ein Vorgang unter den Post- und Telegraphen-Beamten in Frankreich. Der Handelsminister Roche hatte im Jahre 1893 vorgeschlagen, den Beamten und Unterbeamten für Aushilfe oder Nachtdienst 60—40 Cent., je nach dem Range, auszuzahlen. Nach einer bezüglichen Zusammenstellung wären zu verausgaben gewesen 1034178,5 Frcs. Da diese Summe nicht zur Verfügung stand, so mußte eine wesentliche Einschränkung stattfinden. Gegenwärtig findet aber unter den französischen Post- und Telegraphen-Beamten eine Bewegung statt, um eine Nachtdienst-Entschädigung im vollen Umfange zu erlangen.

Es ist zu wünschen, daß auch den Eisenbahn-Beamten noch diese vollkommen gerechtfertigte Entschädigung zu Theil wird. Ihr Dienst ist meist noch verantwortlicher, als der bei der Post.

Preußen. Zur Frage der Gehaltserhöhung. Die „Nordd. Allg. Ztg." bezeichnet die abfällige Kritik der „Deutschen Tagesztg.", betreffend die Aufbesserung der Beamtengehälter, als auf durchweg falschen Voraussetzungen beruhend. Die Annahme, daß die Aufbesserung den mittleren Beamten weniger zu Gute komme als den höheren, sei unrichtig. Der Prozentsatz der Aufbesserung werde im Großen und Ganzen der gleiche sein. Nach dem jetzigen Stande der Angelegenheit würden auf die fünfte Servisklasse des Wohnungsgeldzuschusses, soweit die Gehälter nicht schon aufgebessert sind, 1800000 Mk., auf die dritte Servisklasse 1050000 Mk. und auf die an Zahl geringe zweite Servisklasse 110000 Mk. kommen. Es sei auch nicht richtig, daß die jüngeren Beamten leer ausgehen. Nur die allerjüngsten erhalten keine Aufbesserung. Ferner sei nicht beabsichtigt, den Gratifikationsfonds fortfallen zu lassen, sondern es solle nur eine sachgemäße Vertheilung erstrebt werden, welche auch von der Volksvertretung gewünscht werde. — Daß der Gratifikationsfonds fortbestehen soll, ist recht zu beklagen. So gut andere Staaten ohne diesen Fonds auskommen, sollte es in Preußen nicht minder der Fall sein können. Freilich wird man nun erst abwarten müssen, wie die Vertheilung in Zukunft stattfinden soll.

Prüfungswesen.

Sachsen. Prüfungsaufgaben für die Stelle eines Stations-Assistenten II. Klasse.

Es sind die Vorschriften der Betriebs-Ordnung anzugeben, die bei der Zusammenstellung und Durchsicht der Züge besonders beachtet werden müssen.

Was versteht man unter der Bezeichnung „Nachnahme"?

Wie erfolgt die Buchung der Nachnahme?

Wie ist bei nachträglicher Nachnahmebelastung eines bereits abgegangenen Gutes zu verfahren und zwar seitens der Versand- und seitens der Empfangs-Expedition?

Wie ferner bei nachträglichem Verzicht auf bereits nachgenommene Beträge?

Was ist bei Auszahlung der Nachnahme besonders zu beachten?

Wieviel kostet ein zur Beförderung von 365 Personen bestimmter Sonderzug auf die Entfernung von 93 km, wenn auf jede Personenwagenachse durchschnittlich 16 Personen gerechnet werden und die Gebühren für die Zugsmaschine 1,20 Mk., für jede Schutzwagenachse 0,20 Mk., für jede Personenwagenachse 0,40 Mk. pro km betragen und außerdem für den 3. Theil der Entfernung eine Nachtdienstvergütung von 2 Mk. pro km zu entrichten ist?

Wieviel hat jeder Theilnehmer Fahrgeld zu zahlen?

Prüfungsaufgaben für die Stelle eines Stations-Assistenten I. Klasse.

Was ist bei Bildung und Abfertigung von Zügen alles zu beachten?

Beschreibung des Verfahrens bei Ablieferungs-Hindernissen.

Welche Pflichten hat jeder Bedienstete der Staatseisenbahn-Verwaltung zu erfüllen, wie hat er sich in und außer Dienst zu verhalten und in welchen Fällen kann er bestraft und entlassen werden?

Digitized by Google

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Die Sonntagsruhe im Güterverkehr ist in Preußen in Folge des stark anschwellenden Verkehrs schon theilweise wieder aufgehoben worden. Dieselbe Maßregel steht in Bayern bevor, da u. A. besonders große Getreidemassen aus Oesterreich zu befördern sind. Nach dem Nachlassen des starken Güterverkehrs soll die Sonntagsruhe wieder in ihr Recht treten.

Sachsen. Durch die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird dem gesammten Personale bekannt gegeben, daß der Chef des Generalstabes der deutschen Armee für die hervorragenden Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung bei dem schwierigen und in durchaus zufriedenstellender Weise bewirkten Abtransport der Fußtruppen von mehr als drei Armeekorps nach Beendigung der diesjährigen Kaisermanöver seinen Dank ausgesprochen und dabei die außerordentliche Umsicht und aufopfernde Hingabe aller mit der Vorbereitung und Durchführung der Transporte betrauten Beamten besonders hervorgehoben. Die Königliche Generaldirektion fügt ihrerseits hinzu, daß sie Veranlassung nimmt, allen Beamten und Arbeitern der Verwaltung, welche bei Bewältigung dieses Verkehrs mitgewirkt haben und den an sie herangetretenen außergewöhnlichen Anforderungen gerecht geworden sind, Dank und Anerkennung auszusprechen. — Wie verlautet, sind an Beamte der Transport-Oberinspektion u. s. w. preußische Orden vertheilt worden.

Elsaß-Lothringen. Sechs neue Eisenbahnlinien, davon vier in Lothringen und zwei im Elsaß, sind in den Etat für 1896/97 aufgenommen worden; die Zuschüsse des Reiches werden ebenfalls in dessen nächstjährigen Etat mit rund $2^1/_2$ Mill. Mk. erscheinen. Die neuen Eisenbahnlinien haben in erster Reihe einen strategischen Zweck. Das Reichsland durchschneiden beinahe seiner ganzen Länge nach zwei Bahnen: Weißenburg-Basel und Diedenhofen-Zabern-Schlettstadt. Diese beiden Längsbahnen sind bis jetzt nur an drei Stellen durch Querbahnen verbunden, bei Metz, Beningen (Saargemünd) und Zabern. Durch drei neue Linien von den sechs werden diese Verbindungen erheblich erweitert, die anderen drei dienen zur Herstellung einer besseren Verbindung mit dem rechten Rheinufer und mit der Rheinprovinz.

Personalnachrichten.

Preußen. Die durch die Ernennung des Unterstaats-Sekretärs Brefeld zum Handelsminister eingetretene Vakanz im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist nunmehr wieder besetzt worden und sind dazu andere Verschiebungen eingetreten. An Stelle Brefelds ist Ministerialsekretär Fleck gerückt, welcher auch die Stelle Brefelds als Vorsitzender des Landes-Eisenbahnrathes, die er bisher als Stellvertreter inne hatte, übernimmt. Dem Ministerium gehört Fleck als vortragender Rath seit 1878 an; er wurde im Jahre 1889 Direktor der Abtheilung für die Verkehrs-Angelegenheiten der Staats-Eisenbahnen und blieb in dieser Stellung auch bei der Neuorganisation derselben. An seine Stelle ist als Ministerialdirektor der bisherige Dirigent der Abtheilung 4 (Allgemeine Finanzabtheilung) Dr. Dückers, der 1883 vortragender Rath wurde, ernannt worden. An dessen Stelle tritt nun der Geh. Oberregierungsrath Möllhausen, seit 1889 vortragender Rath. —

Vermischtes.

Zur Rechtshilfssache. Wiederholt ist an uns das Anliegen ergangen, für solche Rechtssachen, welche Verurtheilungen wegen „fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes" betreffen und wegen deren Revision an das Reichsgericht ergangen ist, ausführliche Berichterstattung zu veranlassen, oder auch für Vertheidigung zum angesetzten Termine zu sorgen. Während Ersteres, wie die regelmäßig wiederkehrenden Berichte über Reichsgerichts-Entscheidungen in unserem Blatte ausweisen, fast ausnahmslos geschehen konnte, sind wir in Bezug auf Letzteres bisher leider nur selten in die Lage versetzt gewesen, helfend einzugreifen, weil die Betreffenden erst im letzten Augenblick an uns herantreten und zwar bedauerlicherweise ohne auch nur einigermaßen über das unterrichtet zu sein, was nothwendig ist, um die Revision mit Erfolg betreiben zu können. Wenn einmal Revision eingelegt ist — und wir können dieses Mittel, wo es irgend möglich ist, nur auf das Dringendste empfehlen, — dann darf auch nicht aus dem Auge gelassen werden, daß der vorerst landesgerichtlich Verurtheilte Sorge für eine ausreichende Vertheidigung vorm Reichsgericht trägt, indem er möglichst persönlich zum Termin erscheint und dazu, sofern er die Vertheidigung nicht selbst auf sich nehmen mag, einen Reichsgerichts-Anwalt annimmt. Die Akten sind möglichst lange vorher an diesen einzusenden oder wenigstens, bei persönlichem Erscheinen, mitzubringen. Es ist schon vorgekommen, daß ein Reichsgerichts-Anwalt die Vertheidigung zurückgewiesen hat, weil er die Akten zu spät zum Durchstudiren in die Hände bekam. Da die Kosten für die Vertheidigung ziemlich hohe sind und vorher bezahlt werden müssen, so sind auch ausreichende Geldmittel (60—100 Mk.) vorzusehen. Die Anwälte beim Reichsgericht sehen es nicht gern, gewissermaßen als Spezialisten bezeichnet zu werden, deshalb erfordert es die Rücksicht, öffentliche Hinweise auf besonders bewährte Vertheidiger nicht zu machen, wir sind aber jederzeit gern bereit, die Vermittelung zu übernehmen und den Betreffenden, wenn sie sich rechtzeitig schriftlich oder persönlich an den Verbandssekretär (Leipzig, Dörrienstraße 3) wenden, mit Rath und That beizustehen.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir auch nicht unterlassen, mitzutheilen, daß in Erledigung des auf dem 6. Verbandstage gefaßten Beschlusses, die Eingabe an den Bundesrath und den Reichstag mit Bezug auf das zur Berathung kommende Gesetz über den Strafvollzug (für unsere Berufsgenossen von Wichtigkeit wegen der so oft vorkommenden Verurtheilungen nach § 316, 2 des Reichsstrafgesetzbuches) soweit vorbereitet ist, um rechtzeitig an die berufenen Stellen geleitet werden zu können. Als besonders erfreulich sei hervorgehoben, daß sich an dieser Eingabe der Deutschen Verbandsvereine auch der über 12000 Mitglieder zählende Verein Deutscher Lokomotivführer betheiligen wird.

Wünschenswerth bleibt es noch, daß uns, zur möglichsten Vervollkommnung des Unterlagenmaterials, von solchen, die wegen Vergehens gegen den genannten § 316, 2 Strafe erlitten haben, umgehend Mittheilungen über die Art ihrer Strafverbüßung gemacht werden. Wohl wissend, daß Niemand gern wieder an jene trübe Zeit erinnert sein möchte, bemerken wir ausdrücklich, daß von den Mittheilungen hierüber der diskreteste Gebrauch gemacht werden wird, wie sie ja nur deshalb erbeten werden, um im Interesse der Berufs- und Standesehre eine gleichmäßig würdige Behandlung im Strafvollzug zu erreichen. —

Aus Baden. Die Berufsgenossen außerhalb Badens wird es ohne Zweifel interessiren, zu erfahren, daß bei den großartigen Festlichkeiten, welche im September d. J. aus Anlaß des 70. Geburtstages des Großherzogs Friedrich von Baden in Karlsruhe veranstaltet wurden, die Eisenbahn und der Stand der Eisenbahnbeamten in einer ihrer Bedeutung im öffentlichen Leben entsprechenden Weise vertreten gewesen und zur Geltung gekommen sind.

Der Bahnhof war in denkbar reichster Weise geschmückt. Vor ausgesteckten Fahnen, Flaggenmasten, Wappen, Festons, Pflanzen- und Teppichschmuck, Büsten u. s. w. konnte das Auge des Beschauers, in jenen Tagen durch ein geradezu unerhörtes Maaß von Bethätigung der Dekorationskunst geblendet, kaum einen Ruhepunkt finden. Für die Illumination, die am 8. stattfand, waren in verschwenderischster Weise, als Lampions gedacht, elektrische Bogenlampen angebracht worden; ferner war an dem stadtseitigen Ausgange des fürstlichen Wartesaales in saaten und stimmungsvollen Farbentönen das von Wappenlinien umrahmte und in Glühlicht erstrahlende Monogramm des Fürstenpaares aufgerichtet. Bei aller Pracht, welche ganz Karlsruhe bei der Illumination entfaltete, fand doch, abgesehen von der in wesentlich anderem Genre gehaltenen Beleuchtung der Landesgewerbehalle diejenige des Bahnhofes nicht annähernd ein gleichwerthiges Gegenstück. Feenhaft war die Wirkung des Lichtermeeres, das sich fluthend über den Bahnhofplatz ergoß; die Tausende und Abertausende von Schaulustigen, welche sich, zeitweise stauend, langsam vorüberschoben, waren in Bewunderung hingerissen und gebannt. Dem Eisenbahner aber war freudig das Herz bewegt, wie er sah, daß der Schauplatz seines im Allgemeinen kaum nach Gebühr gewürdigten schweren Lebensberufes auch einmal in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gerückt war, mochte es immerhin auch nicht zur Charakterisirung einer Stätte ernster, verantwortungsvoller Arbeit, sondern im Rahmen eines der ganzen Stadt gemeinsamen und für die Geltendmachung besonderer Beziehungen, außer der einen zum Landesherrn, wenig Raum bietenden Schaustückes geschehen sein.

Nach jener Richtung hin bot der am 9. von statten gegangene Festzug eine Ergänzung. Wissenschaft und Kunst, Landwirthschaft, Industrie, Gewerbe, Handel, Verkehrswesen, Kriegshandwerk, kurz

Digitized by Google

alles war in diesem pompösen Zuge vertreten, der bei dem zulässig schnellsten Tempo 1⅓ Stunde zum Vorüberziehen brauchte und eine größere Anzahl Gruppenwagen führte, als sie bis jetzt irgend eine ähnliche Veranstaltung auf dem Boden deutscher Kultur aufzuweisen hatte; aber inmitten des Gepränges der Antike, des Mittelalters und der Rokokozeit, das dem Zuge so viel Glanz und historisches Interesse sicherte, ragte unvermindert imponirend hervor der kolossale Festwagen des Kindes der Neuzeit, der an sich so nüchtern anzusehenden Lokomotive, in gelungener Weise die Eisenbahn in der Arbeit darstellend. Rauchend tritt die Maschine „Friedrich" aus dem Felsgesteine des Schwarzwaldtunnels, der ihren Tender noch verbirgt, dafür aber an seinem hinteren Ende einen Personenwagen Nr. 1896 sehen läßt, dessen Insassen, fröhliche Kinder, der Einfahrt „ins schwarze Loch" entgegenjubeln; dem Wagen voraus schreitet ein Herold, auf langer geschmückter Stange das Flügelrad tragend, und die stramme Gestalt eines Zugmeisters in voller Uniform und mit rother Ledertasche. Mit großem Beifalle wurde dieser Wagen, den die Großh. Generaldirektion in der Hauptwerkstätte hatte herstellen lassen, allenthalben vom Publikum begrüßt.

Am 10. fand im großen Saale der städtischen Festhalle, der bis zum Erdrücken gefüllt war, der Huldigungszug statt. An ihm nahm der Eisenbahn-Beamten-Verein in der in Nr. 38 d. Bl. berichteten Weise Theil, wobei es demselben beschieden war, aus dem Munde des geliebten Fürsten Allerhöchstdessen beglückende Anerkennung der Thätigkeit der Eisenbahnbeamten zu vernehmen.

Am 12. hatten die Eisenbahnarbeiter eine Feier im großen Festhallensaale, zu der ein Vertreter des Großherzogs, die Spitzen der Eisenbahnverwaltung und eine große Zahl von Beamten erschienen waren. Der Eisenbahn-Beamten-Verein hatte mit Rücksicht auf diese aus der Initiative der Arbeiter hervorgegangene Festlichkeit von der Abhaltung einer eigenen Feier Abstand genommen. Die Festrede hielt der Bezirksvorsitzende des genannten Vereins, Herr Betriebssekretär Haefner. Se. Exzellenz der Herr Minister von Brauer hielt eine freudig begrüßte Rede, worin er neben der Anerkennung der Gesinnungen, welchen das Fest entsprungen, besonders betonte, daß das gute Verhältniß zwischen Beamten und Arbeitern, wie es in der Versammlung zu Tage trat, bei einer Verwaltung wie die der Staatseisenbahnen sich ungesucht viel leichter herausbilde, als in einem anderen Geschäfte, weil dort allein der Staat in seiner Gesammtheit den Arbeitgeber darstelle, und die Beamten, auch die höchsten, auch der Minister, ebensogut Arbeiter seien wie die im engeren Sinne so genannten Bediensteten. Lange nach Mitternacht erst endete das an sich und namentlich seinem Ursprunge nach so schöne Fest.

Einen erhebenden Nachklang haben die Festlichkeiten, welche mit der durch sie veranlaßten riesigen Menschenzuströmung an die Eisenbahnbeamten des Betriebsdienstes natürlich gewaltige Anforderungen stellten, in der nachfolgenden Bekanntmachung im Verordnungsblatte der Eisenbahnverwaltung gefunden, nachdem bereits am 9. September einzelnen Beamten und Arbeitern Auszeichnungen zu Theil geworden waren:

„Seine Königliche Hoheit der Großherzog, allerhöchstwelchem ich die in dem gefälligen Schreiben vom 19. d. Mts. mir mitgetheilten statistischen Zahlen und sonstigen Angaben über die Bewältigung des außerordentlichen Eisenbahnverkehrs in den Festtagen des 7. bis 10. September zur Kenntniß gebracht habe, hat mir hierauf den folgenden höchsteigenhändigen Erlaß zugehen lassen:

„Ich habe mit lebhaft empfundener Dankbarkeit aus „diesem Bericht entnommen, mit welcher Sorgfalt die General„direktion und alle ihr unterstellten Bediensteten bemüht „waren, den Eisenbahnverkehr während der Festtage zu er„leichtern. Der großartige Erfolg dieser Thätigkeit veranlaßt „Mich, den Wunsch zu äußern, es möge allen Betheiligten „Meine warme Anerkennung und Dankbarkeit kundgegeben „werden.

„Karlsruhe, den 25. September 1896.

(gez.) Friedrich."

„Indem ich diesen gnädigen allerhöchsten Erlaß, welcher unserer ganzen Eisenbahnverwaltung zur hohen Auszeichnung gereicht, Euer Hochwohlgeboren ergebenst mittheile, darf ich Sie ersuchen, den Inhalt zur Kenntniß der Beamten und Bediensteten bringen zu wollen.

Karlsruhe, den 26. September 1896.

Der Minister des Großh. Hauses
und der auswärtigen Angelegenheiten.
von Brauer."

Eine besonnene That. Geistesgegenwart ist eine der nothwendigsten Eigenschaften, die der Eisenbahn-Betriebs-Beamte besitzen muß. Daß sie ihm zeitweilig auch Anerkennung einbringt, wie er sie verdient, ist das besonders Erfreuliche. So berichtete man in diesen Tagen folgenden Fall: Eine aufregende Scene spielte sich auf dem Bahnhofe zu Greiz ab, daselbst war eine Familie zum Empfange des Vaters, der um 2 Uhr 29 Minuten Nachmittags von Gera erwartet wurde, anwesend. Die Kinder waren gerade im Begriff, das erste Gleis zu überschreiten, als der auf diesem einfahrende Zug von Weischlitz herankam. Eins der Kinder, die Gefahr nicht ahnend, stand noch auf dem Gleise, als der Zug schon ganz nahe war. Unfehlbar mußte es überfahren werden, wenn nicht im letzten Augenblick Stations-Assistent G. herzugesprungen wäre und das Kind dem sichern Tode entrissen hätte. Herrn G. gebührt für sein besonnenes Handeln volles Lob.—

Raubanfall auf einen Eisenbahnbeamten. In der Nacht zum 15. d. Mts. gegen ¾12 Uhr, als der Bureau-Assistent der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen Unger in Dresden vom Altstädter Personen-Hauptbahnhofe aus durch die Winckelmannstraße nach Hause gehen wollte, wurde derselbe an der Ecke der Lindenaustraße plötzlich von zwei aus einer dunklen Stelle hervorspringenden Strolchen überfallen, an der Kehle gewürgt und zu Boden geworfen. Unger hörte noch, wie der eine Thäter zum anderen sagte: „Schnell, nimm ihm das Geld und die Uhr ab!," dann verlor der Bedauernswerthe das Bewußtsein und im Fallen brach er das linke Fußgelenk. Nunmehr riß der eine Strolch ihm die Uhr sammt Kette ab und entnahm das mit ungefähr 30 Mk. gefüllte Portemonnaie aus der Tasche. Ein Dienstmädchen schlug den ersten Lärm, doch war es leider zu spät, die Thäter konnten ungehindert entfliehen. Der Ueberfallene wurde in seine Wohnung getragen, er erholte sich bald von dem gehabten Schreck, liegt aber in Folge der schmerzhaften Fußverletzung noch krank darnieder. Der Kollege wird allgemein bedauert. Glücklicherweise sind die Nachforschungen der Polizei von Erfolg gewesen, denn der eine der Räuber ist drei Tage später in Dresden aufgegriffen worden. Der andere Räuber, der 23 Jahre alte Fleischer Otto Bruno Reinhold Scheffler aus Breslau, wird hoffentlich auch noch festgenommen werden können. —

Lokomotiv-Explosionen. An der Santa Fé-Eisenbahn (Kansas) ereignete sich am 4. ds. früh der an sich seltene Fall einer Lokomotivexplosion, durch die 7 Personen umkamen. Die Lokomotive wurde vollständig zertrümmert. Der Postwagen, der Gepäckwagen und mehrere von den Personenwagen wurden auf die zertrümmerte Lokomotive hinaufgeschoben und bildeten mit dieser einen ungeheuren Trümmerhaufen. Die hinteren Wagen wurden vom Gleise geworfen, doch trugen ihre Insassen keine ernstlichen Verletzungen davon. Die Aufregung unter den auf dem Zuge befindlichen Reisenden war grenzenlos. Viele davon waren schon durch die Begegnung mit den Banditen in Neu-Mexiko ungewöhnlich erregt und glaubten im ersten Augenblick, der Zug sei, was eine Strecke vorher der Fall gewesen, abermals von Wegelagerern angefallen worden. — Eine andere Explosion ereignete sich in Ungarn auf der Werschetz-Becskereker-Bahn auf offener Strecke. Der Lokomotivführer wurde vom ausbrechenden Dampfe weit fortgeschleudert und furchtbar entstellt, er starb sofort; der Materialschaden ist bedeutend. — Der erstere Fall ist nachweislich dadurch entstanden, daß der Lokomotivführer zu spät Wasser für seine Maschine eingenommen hat. —

Die Sonntagsruhe der Stationsvorsteher in Frankreich. Bei der Diensteintheilung der verschiedenen Netze genießen die Bahnhofs-, Stations- und Haltestellenvorsteher nicht die Ruhe an Sonn- und Festtagen, die den meisten in den übrigen Verwaltungen und im Gewerbebetriebe beschäftigten Beamten bewilligt ist. Wenn auch die Sicherheit des Betriebes von verschiedenen Umständen abhängt, so muß man doch den Dienst der Beamten, deren Ueberlastung leider ein völliges Versagen herbeiführt, in erste Linie stellen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat demnach die Generalinspektoren des Staatsaufsichtsdienstes durch Rundschreiben vom 14. September d. J. ersucht, wegen der Sonntagsruhe eine Untersuchung anzustellen und darüber Bericht zu erstatten. Dabei sind die Maßnahmen anzugeben, die geeignet erscheinen, der gegenwärtigen Lage abzuhelfen und den Bahnhofs-, Stations- sowie Haltestellenvorsteher wenigstens einen monatlichen Ruhetag zu sichern; zugleich sind die voraussichtlichen Kosten der empfohlenen Maßnahmen anzugeben.

Taktlose Reklame. Ein Breslauer Kaufmann hatte sich wegen groben Unfugs vor Gericht zu verantworten. Folgendes wunderliche Vorkommniß liegt zu Grunde. Im Mai dieses Jahres ließ der Angeklagte Reklamekarten in Breslau vertheilen, die täuschend den Eisenbahnfahrkarten ähnlich sahen. Auf der Vorderseite stand: „Dieses Billet berechtigt den Inhaber zur Freifahrt nach Berlin und zurück unter den umseitigen Bedingungen. Breslau 2. 96. Die Direktion." Rechts an der Seite stand die Ziffer 5044. Auf der Rückseite war zu lesen: „Bezahlen Sie Ihr Billet, oder gehen Sie zu Fuß, und kaufen

Digitized by Google

Sie Knabengarderobe im Spezialhause, Gebrüder . . . . . .“ Die Polizei sah hierin einen groben Unfug, da Bahnbeamte durch eine solche Fahrkarte getäuscht werden konnten. Sie sandte dem Angeklagten einen Strafbefehl von 30 Mark. Hiergegen rief jedoch der Kaufmann die gerichtliche Entscheidung an, und das Gericht sprach den Angeklagten frei. Grober Unfug liege nicht vor, wohl aber — **taktlose Reklame**. Zur Anzeige kam die Sache dadurch, daß ein Leichtgläubiger in Berlin thatsächlich eine derartige Fahrkarte einem Beamten zwecks Beförderung vorzeigte.

Humoristisches.

Konversasjohn.

In'n Eisenbahnwagen is es gewäsen:
Da fuhren Sie Zwee von Leibz'g nach Dräsen,
Se gannten sich nich, se hatten sich nie
Gesähn, un saßen sich wis-a-wieh.
Von Bassaschieren gab's weiter geene
In däm Gubbeh, se fuhren alleene.
So saßen se dicht an enander dran
Un guckten sich hin un wieder an
Un lächelten heeflich fort un fort —
Doch Geener schbrach Se ä Schterbenswort.
(M'r will ja nich immer d'r Aerschte sein
Un manchmal fällt een ooch grade nischt ein.)
Doch wie se nu so ä baar Schtindchen gefahren
Un etwa in Geßschenbrode waren — —
Da litts dän Eenen nich länger mehr:
Er rickte noch ä Schtick näher her,
Zog'n Hut un fing sehre heeflich an:
„Sie fahren . . . wohl ooch . . . uf d'r Eisenbahn?“
(Lustige Blätter.)

Briefkasten.

-r- in -l-. Viel Glück auf der neuen Station! Es ist erfreulich, daß Sie dort für den Verein und seine gute Sache lebhaft wirken wollen. Letzteres sollte jedes Mitglied thun, besonders wenn es dem Vorstand angehörte und an einen Ort versetzt wird, an dem die Vereinssache noch darniederliegt oder infolge Agitation von anderer Seite eine Ablenkung stattgefunden hat. Freilich gehört dazu immer umsichtiges Vorgehen und nicht minder Zeit und Geduld. Dank und Gruß! — **M.** in **P.** Jetzt beim Eintritt der langen Winterabende sollten alle Bezirksvereine und Ortsgruppen auf ein gutes Winterprogramm bedacht sein. Nachdem der Sommer, sofern das Vereinsleben während dieser Jahreszeit nicht überhaupt inzwischen geschlummert hat, durch seine vorherrschend ungünstige Witterung eine arge Störung in das gesellschaftliche Leben gebracht hat, wird man im Mitgliederkreise um so mehr ein gutes Vereinsprogramm für den Winter — das ernste sowohl, wie das heiter-gesellige — willkommen heißen. Daß der Verein, in welchem das Berufs- und Standesinteresse gepflegt wird, allen anderen Vereinen vorgezogen werden und als solcher in seinen Leistungen obenan stehen sollte, wird wohl selbst von Denen nicht geläugnet, die sich durch irgend welche Rücksichten von der Bethätigung dieser Einsicht trotzdem abhalten lassen. — Was aber den hier und da zu beobachtenden Unterschied zwischen Sonder- und allgemeinem Verein betrifft, so sollte es einen solchen ernstlich nicht geben; beide können sich gegenseitig sehr wohl ergänzen — genau wie im Dienste nicht die eine Dienstklasse ohne die andere denkbar ist. Eine **grundsätzliche** Absonderung kann nur nachtheilig wirken. — **L. in Str.** Eine umfängliche Darstellung der Verhältnisse des Betriebsdienstes bei den Reichs-Eisenbahnen ist für die nächsten Nummern in Aussicht genommen; es ist eine Bittschrift, welche die betheiligten Beamten an den Reichstag und den Bundesrath einzureichen gedenken und welche auch für weitere Kreise nicht ohne Interesse sein dürfte. — **T. in R.** In nächster Nummer. Dank und Gruß! — **E. E., Berlin.** Desgl.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer liegen Prospekte bei von den Firmen: **Bernhard Viehweger** in **Cottbus**, vortheilhafte Bezugsquelle von Bekleidungsstoffen für Private, und **A. Meeuwesen & Cie. Nachf.** (Wilh. Look) in **Geldern** an der holländ. Grenze, Erste holländ. Cigarrenfabrik.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Anzeigen.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

Grossh. Baugewerk- u. Maschinenbauschule
zu Varel a. d. Jade.
Beginn des Winter-Semesters am **2. November d. Js.**

Fahnen **und Banner** für Vereine jeder Art. gestickt und gemalt, in vorzüglicher Ausführung. **Schärpen, Vereinsabzeichen, Schleifen.** Flaggen aus Ia. Marine-Schiffsflaggentuch.
Hannov. Fahnenfabrik Franz Reinecke, Hannover, früher Bahnhofstraße 11, **jetzt Heinrichstraße 14.**
Preisverzeichnisse kostenfrei.

Reiner, guter Wein.
Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an
ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, **gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

A. Vielhauer's
streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien
fabriziert und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima wß. garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen **5—10% Rabatt.**
Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Weiss- und Rothweine
(eigenes Wachsthum)
Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.
Genfingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

Für Post- und Bahnbeamte
à Expl. **Mk. 1.50 franko.**
An größere Aemter sende 1 Exemplar behufs Circulation unberechnet.
Nützliche Vogelarten und ihre Eier.
Lithographie, Druck und Verlag von Fr. Eugen Köhler. Gera-Untermhaus. Eleg. geb. 2,— Mk. In Partien von 20 Expl. ab je 1,50 Mk. Das Buch enthält auf 25 Tafeln 47 ausgezeichnet gute Abbildungen von nützlichen deutschen Vögeln und ihren Eiern. In dem begleitenden Texte sind die einzelnen Vogelgattungen und Arten kurz, treffend und anschaulich nach Aussehen und Lebensweise geschildert. Das Buch ist in hervorragendem Maße geeignet, die Liebe zur Vogelwelt in der Jugend zu entzünden. Damit dürften die häufig vorkommenden Rohheiten gegen unsere gefiederten Sänger nachdrücklicher bekämpft werden, als durch die eindringlichsten Ermahnungen. Wir empfehlen allen unsern Mitgliedern, das Buch nicht nur für die Bibliotheken anzuschaffen, sondern auch in jedem Hause den Kindern in die Hand zu geben. Ein reizenderes und nützlicheres Geburtstags- u. Weihnachtsgeschenk wüßten wir in der That nicht zu nennen. Das Buch ist von den Regierungen empfohlen und auf Ausstellungen wiederholt prämiirt worden. **Der Bildungs-Verein.**

Tausch.
Ein **selbständiger** Aufseher II. Kl. der Oberinspekt. Dresden-A. wünscht mit einem Assistenten der Güterverwaltung Zittau zu tauschen.
Offert. beliebe man unt. **X. 1863** an die Expedition dieses Blattes bis Ende dieses Monats zu senden.

Als Specialität offerire:

Tisch- und Hängelampen
in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen.
Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.
Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.
Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.
Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc.
Cataloge und Prospekte gratis u. franko.

Darlehne auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Beliebige Abzahlung gestattet. Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Neu! **Patent-Zithern** (neu verbess.) Thatsächl. von Jed. in 1 Stunde nach d. vorzügl. Schule **ohne Lehrer und ohne Notenkenntn.** erlernb. Größe 56×36 cm, 22 Saiten, **hochf. und haltbar gearbeitet, Ton wundervoll. (Prachtinstr.)** Prs. nur Mk. 6.— m. Schule und allem Zubehör. Umtausch gestattet. Garantieschein wird beigefügt. **O. & F. Miether**
Hann. Harmonika- u. Musikinstr.-Fabrik in **Hannover II,** Steinthorfeldstr. 19.
NB. Allen werthen Bestellern gebe noch 1 fl. Musikinstr. **umsonst,** nur damit Sie sich von d. Güte u. Preiswürdigk. meiner Fabrikate überzeugen sollen. D. O.

Digitized by Google

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Die rühmlichst bekannte Firma
M. Jacobsohn, Berlin N.
Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,
bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Gedächtnis!

Die **„Hamburger Nachrichten"** in No. 140 vom 17. Juni 1896 schreiben:

Gedächtnis. Seit Simonides Zeiten ist man bemüht gewesen, der mehr und mehr schwindenden Gedächtniskraft wieder aufzuhelfen. Aber keines von allen solchen Systemen, Mnemotechniken genannt, ist der ihm gestellten Aufgabe gerecht und deshalb auch nie volkstümlich geworden. Der Grund liegt wohl darin, dass man nur nach Hilfsmitteln suchte, die uns in gewissen Fällen dienlich sein sollten, aber keine Anleitung zur Ausbildung der Gedächtnisfähigkeit selbst boten; ferner darin, dass man hauptsächlich die Phantasie zur Hilfeleistung heranzog. Erst Pöhlmann geht in seiner Gedächtnislehre von neuen und breiten Gesichtspunkten aus. Er führt aus, dass Phantasie Zerstreutheit fördert, und dass zu einem guten Gedächtnis gerade das Gegenteil, nämlich Gedankenkonzentration, wodurch allein wir einen intensiven und bleibenden Eindruck gewinnen können, notwendig sei. Aber Praktiker, wie er ist, begnügt er sich nicht, theoretisch darauf hinzuweisen, sondern giebt uns gleich in der ersten Lektion Uebungen an die Hand, mit deren Hilfe unsere Gedanken derart im Zaume gehalten werden, dass sie nicht abwandern können. Er zeigt uns, wie wir unsere fünf Sinne weiter ausbilden und praktisch verwerten können, so dass sie sich mehr in die Arbeit teilen können, welche jetzt fast ausschliesslich durch das Gesicht besorgt wird, und welches dann eben mehr geschont werden könnte. Er zeigt uns, wie sich seine Lehre auf jeden Beruf anwenden lässt; verliert aber das Endziel, die Entwicklung des Gedächtnisses im allgemeinen, nie aus den Augen. Seine Lehre hilft nicht nur dem Gedächtnisschwachen, sondern bietet auch dem normalen Gedächtnisse Anleitung, sich zu vervollkommen, sie ist dem Lernenden wie dem praktischen Manne des Lebens eine gleich gute Stütze. Und wenn auch Pöhlmanns Gedächtnislehre noch im hohen Alter mit gutem Erfolge durchgenommen werden kann, so sollten wir bei unseren Kindern doch schon in der Schule mit der Ausbildung des Gedächtnisses beginnen, um ihnen darin jene Vollkommenheit zu sichern, die uns allen so wünschenswert erscheint.

Prospekt mit Zeugnissen nebst Zeitungsrezensionen gratis und franko durch **L. Pöhlmann,** Finkenstrasse 2, **München B. 24.**

Solinger Messer u. Gabeln
No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.
W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** ꝛc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien ꝛc. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Nur das Gute bricht sich Bahn.
Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken in Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.
Zur Probe empfehle:

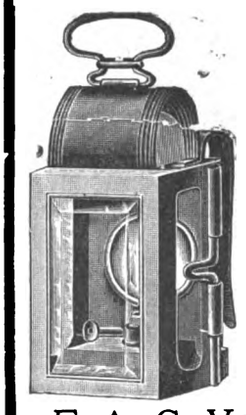
Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.



Die besten **Schaffnerlaternen** mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1.50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

!! Triumph-Accord-Zither !!
patent., hocheleg. u. solides Instrument., von Jedem sofort spielbar, 6 Accorde, 25 Saiten, prächtiger, voller Klang, mif sämtl. Zubehör und 5 Notenheften, zus. ca. 100 Stücke enth. **nur Mk. 13.75** mit Verp. gegen Nachnahme. Tägl. ungeford. Belobig.
Richard Kox, Musikwerke,
Duisburg.

Anzugstoffe
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.
Julius Körner & Co.
Pegau i. S.
Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894.
Silberne Medaille Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen **ohne Preiserhöhung.**

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.
Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktien-Gesellschaft

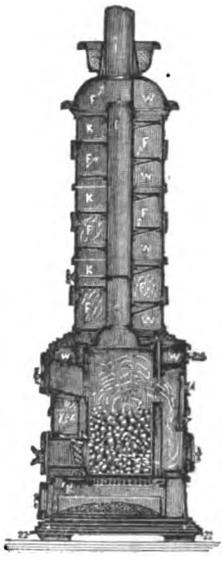
Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**
Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Circulir- und Spiralofen „Victoria“

auf Dauerbrand eingerichtet
für grosse Räume, wie Werkstätten, Wartesäle, Turnhallen, Lokomotiv-Schuppen etc.
auch in glatt.

Billigste Heizung.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Geringer Kohlenverbrauch.
Durchdringende Luftcirculation und Fussbodenwärme.



Die Victoria-Oefen werden in 5 Grössen hergestellt und erhöht die grösste Nummer die Temperatur eines Raumes von 3200 Cubikmeter um 10° Cels.

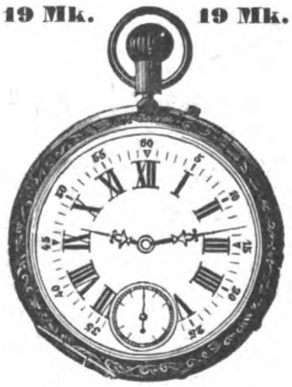
Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei
Leipzig-Plagwitz, 24.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.
Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse:
Paul Marcuse, Breslau.

Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Pianinos

von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 28.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

1893er Rhein- & Moselweine
ganz rein,
per Ltr. oder Fl. 90 Pfg
von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.
12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Stein-Nickel-Blende versehen.
Bei 6 Stück an franco.
Bei 1 Stück Mk. 1.50.
Reinigung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Trauben-Versand.

Versende aus meinem Weingarten, in bester Lage der Binger Gegend, beste Traubensorte pr. Postcolli franco 3 Mk. gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.
Genfingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

Inhalt: Eisenbahnen und Zwischenhandel. — Bazin's Rollschiff. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Prüfungswesen. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Personalnachrichten. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine Vereins-Beilage und zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Zu Nr. 43. Leipzig, den 22. Oktober 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung."

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Großh. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Sechster Jahres- und Kassenbericht auf das Vereinsjahr 1895/96.

Jahresbericht zur Hauptversammlung des Landesvereins badischer Eisenbahnbeamten am 20. September 1896.

Mitgliederstand:

Bezirksverein	Umfassend den Bezirk	Mitgliederstand am 31. März 1895	Mitgliederstand am 31. März 1896	Zugang	Abgang
Lauda	des Gr. Betriebsinspektors in Lauda	43	36		7
Heidelberg	der Gr. Betriebsinspektoren in Eberbach und Heidelberg, sowie Station Schwetzingen	110	122	12	
Mannheim	des Gr. Betriebsinspektors in Mannheim, ausschl. Station Schwetzingen	77	66		11
Karlsruhe	der Gr. Betriebsinspektoren in Bruchsal, Karlsruhe und Baden	224	239	15	
Offenburg	des Gr. Betriebsinspektors in Offenburg, sowie Stationen der Strecke Villingen	104	121	17	
Freiburg	des Gr. Betriebsinspektors in Freiburg	81	82	1	
Basel	des Gr. Betriebsinspektors in Basel	101	113	12	
Waldshut	des Gr. Betriebsinspektors in Waldshut	48	52	4	
Konstanz	des Gr. Betriebsinspektors in Konstanz nebst den Stationen Singen — ausschl. Villingen	68	73	5	
		856	904	66	18

Die Mitgliederzahl des Vereins ist somit gegenüber dem Vorjahre um 48 gestiegen, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß von den Bezirksvereinen Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg und Basel jüngere Beamte, die dem Vereine bisher ferne gestanden, in größerer Zahl als Mitglieder gewonnen waren.

Vereinsveranstaltungen, Festlichkeiten.

Die Bezirksvereine waren in gleicher Weise wie bisher bestrebt, durch Veranstaltung regelmäßiger Vereinsabende die Mitglieder gesellschaftlich einander nahe zu bringen, jedoch wird nur von einzelnen Vereinen über einen zufriedenstellenden Besuch dieser Vereinsabende berichtet. Es scheint, daß der Werth, welchen diese regelmäßigen Zusammenkünfte für die Förderung der Vereinsbestrebungen unzweifelhaft in sich schließen, vielfach nicht genügend erkannt und daß vorgezogen wird, die gesellschaftlichen Veranstaltungen anderer Vereine aufzusuchen, lediglich weil diese mehr Unterhaltung zu bieten in der Lage sind, als ein Fachverein. Auch der Umstand, daß die Vereinsveranstaltungen, bei denen für Unterhaltung und Tanzgelegenheit gesorgt ist, sich meistens eines besseren Besuches zu erfreuen haben, als die Vereinsabende und Besprechungen, läßt darauf schließen, daß die Ziele des Vereins immer noch nicht richtig erkannt werden und daß das Interesse an der Sache zu wünschen übrig läßt.

An hervorragenden Veranstaltungen seien aufgezählt:

Im Bezirksvereine Heidelberg eine Weihnachtsfeier mit reichhaltigem Programm, Ausflüge nach Auerbach, Gundelsheim, Großsachsen, Zwingenberg-Katzenbuckel-Eberbach und ein Winterausflug nach dem Kümmelbacherhof bei Neckargemünd. Im Bezirksvereine Karlsruhe: zwei Familienausflüge nach Durlach, ein Familienabend mit Tanzvergnügen, eine Weihnachtsfeier mit Gabenverloosung für die Kinder und Tanzunterhaltung, ein Familienabend mit Tanzunterhaltung an Fastnacht und zwei Gesellschaftsabende zu Ehren der Vereinsmitglieder, welche behufs Ablegung der Assistentenprüfung hier anwesend waren.

Im Bezirksverein Offenburg ein Ausflug nach Allerheiligen.

Im Bezirksvereine Freiburg eine Weihnachtsfeier mit Theateraufführung.

Im Bezirksverein Basel: ein Weihnachts- und Stiftungsfest, Feier des Geburtsfestes Sr. Kgl. Hoheit des Großherzogs und Feier des Gedenktages der Wiedererrichtung des deutschen Kaiserreiches, verbunden mit der Kaiserfeier.

Im Bezirksvereine Konstanz: Weihnachtsfeier und Betheiligung an der 3. Zusammenkunft der Verkehrsbeamten der Bodenseeuferstaaten.

Bildungsbestrebungen, Vorträge:

Dieses so wichtige Gebiet der Vereinsthätigkeit findet immer noch nur sehr geringe Pflege. Der Bezirksverein Heidelberg veranstaltete 3 Vortragsabende, in welchen Herr Betriebsassistent K. A. Weis über den deutsch-französischen Krieg sprach. Außerdem wurden in diesem Vereine für die in der Vorbereitung auf die Assistentenprüfung begriffenen Vereinsmitglieder Unterrichtsabende abgehalten, an denen Herr Güterexpeditor Weeber Kassenwesen, Herr Expeditionsassistent Junghans die Reichsverfassung, Herr Telegraphenmeister Schneider die Verwendung der Elektrizität im Eisenbahndienste und die zentrale Weichenstellung, Herr Expeditionsassistent Zeise die allgemeinen Rechnungsvorschriften im badischen Staatsdienste, die Einrichtungen und Vorschriften der Betriebskranken- und Arbeiterpensionskasse, Herr Bahnmeister Hörauf den Bahnbau behandelte.

Der Bezirksverein Freiburg führt aus, daß das Bedürfniß nach Abhaltung von Vorträgen immer geringer zu werden scheine, da von den Vorträgen im kaufmännischen Vereine, mit welchem ein Abkommen bestehe, nur 3 gut besucht worden seien.

Die Mitglieder des Bezirksvereins Basel hatten Gelegenheit, an einem Kursus von 16 Vorträgen über das „Eisenbahnwesen in volkswirthschaftlicher Beleuchtung" und an einem solchen von 6 Vorträgen über „Volksleben und Volkswirthschaft" theilzunehmen. Dem Veranstalter dieser Vorträge, Herrn Professor Dr. Kozak, gebührt um so mehr Dank, als derselbe eine Vergütung für seine ebenso interessanten als lehrreichen Vorträge nicht bezogen hat. Ein von Mitte Oktober 1895 bis Ende April 1896 abgehaltener Lehrkurs in der französischen Sprache, dessen Kosten seitens der Generaldirektion der Grh. Staatseisenbahnen in dankenswerther Weise auf die Betriebskasse übernommen wurden, war von 15 Mitgliedern des Bezirksvereins Basel besucht. Auch die Einrichtung eines Fachunterrichtes war seitens dieses Bezirksvereines geplant und vorbereitet, Mangels genügenden Interesses der Vereinsmitglieder mußte jedoch von der Ausführung der Sache abgesehen werden.

Büchereien.

Verschiedene Bezirksvereine waren auf Vermehrung ihrer Büchereien bedacht, jedoch scheint auch diese Einrichtung seitens der Vereinsmitglieder nicht in allen Bezirken genügende Beachtung zu finden.

Vereinsorgan.

Die Benutzung des Vereinsorganes seitens der Mitglieder gegenüber anderen Vereinen läßt zu wünschen übrig. Es ist auffallend, wie selten die Vereinszeitung von Mitgliedern des badischen

Digitized by Google

Vereins benutzt wird*). Bei verschiedenen Gelegenheiten hat sich schon gezeigt, daß es nicht an federgewandten Leuten unter den badischen Eisenbahnbeamten fehlt, und es wäre wünschenswerth, wenn bezüglich einer fleißigen Benutzung der Fachpresse ein Wandel zum Besseren eintreten würde.

Rechtsschutz.

Von der Wohlthat des Rechtsschutzes machte im vergangenen Vereinsjahre ein Mitglied Gebrauch. Der Ausfall der Sache war ein überaus ungünstiger, indem der Angeschuldigte in eine Gefängnißstrafe von 3 Monaten verfällt wurde. Ein Monat von dieser Strafzeit wurde im Gnadenwege nachgelassen. Die Kosten des Verfahrens, welche sich bis jetzt auf 340,80 Mk. belaufen haben, hat der Landesverein übernommen.

Spar- und Vorschußkasse.

Als ein sehr erfreulicher Erfolg darf die Gründung der vor längerer Zeit schon seitens des Vereines bei der Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahnen angeregten Spar- und Vorschußkasse betrachtet werden. Obwohl ein großer Theil des Beamtenpersonals, welchem die Mitgliedschaft offen steht, aus verschiedenen Gründen, die jedoch der Berechtigung entbehren dürften, sich der Einrichtung fern gehalten hat, konnte die Sparkasse mit einem Mitgliederstande von 1979 Mann, welche monatliche Beiträge im Gesammtbetrage von 8047 Mk. gezeichnet hatten, am 1. Juli l. Js. ins Leben treten.

Inzwischen hat auch die Vorschußkasse Gelegenheit gehabt, ihre Thätigkeit aufzunehmen und wird der Segen dieser Einrichtung, für welche der Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahnen der Dank des Vereines hiermit ausgesprochen sei, wohl bald von Vielen gefunden werden. Möge das Vertrauen zu dem Institute rasch wachsen und dasselbe bald die ganze Beamtenschaft der badischen Staatseisenbahnen zu seinen Mitgliedern zählen können.

Einrichtungen auf wirthschaftlichem Gebiete.

Zu den schon länger bestehenden Vergünstigungsabkommen ist ein neues mit der als sehr solid bekannten Firma Albrecht Kölbsch, Uhrenfabrik, Gold- und Silberwaaren-Lager in Dresden-Gruna hinzugetreten. Die Firma gewährt bei Bezug gegen Ziel einen Nachlaß von 5 Proz., bei Baarbezahlung einen Nachlaß von 10 Proz. und an den Verein eine Umsatzprämie von 2 Proz. Auch die Benutzung dieser Einrichtungen seitens der Vereinsmitglieder dürfte eine regere sein, zumal durch dieselbe dem Vereine schöne Einnahmen zugewendet werden könnten. So sind aus Provisionen aus Feuerversicherungen für 1895/96 81,53 Mk. und an solchen von der Firma Unkel, Wolff & Zwiffelhoffer in Rastatt 48,42 Mk. eingegangen.

Die Bezirksvereine Heidelberg, Offenburg, Freiburg und Basel, welche sich auch im abgelaufenen Vereinsjahre mit dem direkten Bezug verschiedener Waaren und deren Abgabe an die Vereinsmitglieder befaßten, sprechen sich über die erzielten Erfolge sehr befriedigt aus.

Einen schweren Verlust hat der Verein erlitten durch die Abberufung seines 1. Vorsitzenden Herrn Dorsch zur Dienstleistung bei der Großh. badischen Gesandtschaft in Berlin. Herr Dorsch hat mit unermüdlichem Fleiße und einer Ausdauer, die nicht genug anerkannt werden kann, die Interessen des Vereins vertreten, keine Mühe war ihm zu viel, wenn es galt, irgend etwas für den Verein zu erreichen. Derselbe wird Herrn Dorsch hierfür immer Dank wissen. —

*) Demgegenüber möchten wir feststellen, daß in der letzten Zeit die Betheiligung eine regere zu werden verspricht. Hoffentlich bleibt es bei dieser erfreulichen Wahrnehmung. D. Schriftl.

Bezirksverein Karlsruhe.

Der Bezirksverein Karlsruhe feierte am 10. Oktober Abends im Colosseums-Saale sein 9. Stiftungsfest, das einen recht schönen Verlauf nahm und das seitens der Großh. Generaldirektion die Herren Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr, Betriebsdirektor Geheimrath Schupp, Direktor Schneider, Oberbaurath Seiz, Oberbaurath Wasmer, Regierungsrath Henn und Hochbauinspektor Speer mit ihrem Besuche beehrten; gewiß ein erfreuliches Zeichen des guten Einvernehmens zwischen Vorgesetzten und Untergebenen. Im Hintergrund des Saales, rechts und links von der Bühne ragten aus geschmackvollen Blumenverzierungen die Büsten Sr. Majestät des Kaisers und Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs hervor, auf der Seite der Bühne aber machte ein farbenprächtiges Flügelrad dem Eintretenden sofort klar, daß er sich unter dem Zeichen des weltbeherrschenden Verkehrs, im Kreise der Flügelradler befinde. Nach einem von einer Abtheilung der Artilleriekapelle gespielten Festmarsche, hieß der Vorsitzende des Vereins, Herr Betriebssekretär Haefner, die Versammlung in kurzen, herzlichen Worten willkommen und schloß mit einem dreifachen Hoch auf Se. Königl. Hoheit den Großherzog, den ersten Diener des Staates, das begeisterten Beifall fand. Die hierauf folgenden Solovorträge der Frau Revisor Eckerlin, einer geübten Sopransängerin, und der Herren Kollegen Lohr aus Basel und Eiselin von hier, zwei geschulten Bariton- und Tenorsängern, die über sehr gutes Stimmmaterial verfügen, boten durchweg einen schönen Genuß und ernteten wohlverdienten Beifall. Große Freude erregte die Verlesung eines Dank- und Entschuldigungsschreibens, das Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister von Brauer vom Urlaubsaufenthalt in Wien aus an den Vorstand gerichtet hatte mit dem Auftrage, den Herren Eisenbahnkollegen mitzutheilen, daß er im Geiste an ihrem Feste regen Antheil nehme und recht fröhlichen Verlauf wünsche. Zum Zeichen des Dankes für diesen hocherfreulichen Beweis von Interesse und Wohlwollen seitens des hochgeschätzten Herrn Ministers gegenüber seinen Untergebenen forderte der Vorsitzende die Versammlung zu einem dreifachen Hoch auf Se. Exzellenz auf, das stürmischen Beifall fand. Anschließend hieran gedachte Herr Revisor Eckerlin in kurzen, kräftigen Worten des vielfachen Wohlwollens, das die Großh. Generaldirektion, an ihrer Spitze der hochverehrte Herr Generaldirektor, den Bestrebungen des Vereins jederzeit entgegengebracht habe und noch entgegenbringe. Redner schloß mit einem sehr beifällig aufgenommenen Hoch auf die vorgesetzte Behörde. Die darauf folgende Erwiderungsrede des Herrn Generaldirektors Geheimrath Eisenlohr gab der Sympathie für den Verein in beredten Worten Ausdruck und endigte mit einem Hoch auf diesen, speziell auf die zur Leitung und Mitwirkung berufenen Kräfte. Daß der humoristische Theil nicht fehle, dafür hatte der unermüdliche Präses der Vergnügungskommission, Herr technischer Assistent Bretschger in der ihm eigenen vorzüglichen Weise gesorgt. Den Stoff zum Stücke wählte sich Herr Bretschger aus der Mitte der Eisenbahnbeamten selbst, wobei er allerdings etwas in die Ferne schweifen mußte, denn das Gute lag nicht nahe. Aus unsern Kolonien in Afrika holte er sich seine Helden und eine Gesellschaft echter Eisenbahnbeamter von der deutsch-ostafrikanischen Zentralbahn war es, die auf der Urlaubsreise durch Deutschland begriffen, sich zur Feier des Stiftungsfestes eingefunden hatten und durch ihre herrliche Uniform und vortrefflichen Gesangs- und Tanzkünste den deutschen Kollegen nicht wenig imponirten. Ihr Auftreten, sowie das am Schlusse zum Vortrag gebrachte humoristische Salonstück Sarah Sarahleben ernteten lebhaften Applaus. Die Musikbegleitung bei Herrn Eiselin hatte Herr Musiklehrer Fischer aus Ettlingen, bei den übrigen Mitwirkenden Herr Pianist Bretschger in dankenswerther Weise übernommen und flott durchgeführt. Den 2. Theil der Unterhaltung bildete ein Tanzvergnügen, dem fleißig gehuldigt wurde. Allen, die zum guten Gelingen des Festes beigetragen haben, sei an dieser Stelle nochmals bestens gedankt.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirk Halberstadt.

Am 18. d. Mts. fand Versammlung im Vereinslokale Ufermann statt. Der bisherige Vorsitzende legte sein Amt als Vertrauensmann nieder und wurde an dessen Stelle Herr Stations-Assistent Baumgart, hier, zum Vertrauensmann des 5. Bezirks und Vereins-Vorsitzenden gewählt. Der alte Vorsitzende, Herr Stations-Assistent Grodrian, welcher durch seine Versetzung nach Staßfurt zur Niederlegung seines Amtes veranlaßt war, sprach über die Sterbekasse, und, nachdem noch ein Hoch auf Se. Majestät und den Verein ausgebracht worden, wurde die Versammlung geschlossen. Jedoch blieben die Kollegen noch einige Zeit gemüthlich beisammen. Dem bisherigen Vorsitzenden wurde auch auf Anregung der Herren Stations-Kassen-Rendant Wieprecht und Stations-Vorsteher Genzel in Frose eine Stiftung gemacht, welche in Beschaffung eines Andenkens bestehen soll; Herr Grodrian bedankte sich hierfür auf das Herzlichste. Die Versammlung war von etwa 25 Mitgliedern besucht; auch traten zwei neue Mitglieder dem Vereine bei.

Hessischer Landesverein der Eisenbahnbeamten.

Bezirksvereine Hessen-Nassau, Rheinhessen, Starkenburg.

Am 15. d. M., Nachmittags ab 2 Uhr, tagten zu Darmstadt im Restaurant Fay die Vorstandsmitglieder der drei Bezirksvereine. Der Schriftführer des Landesvereins berichtete über die bisherigen Fortschritte des Gesammtvereins, sowie über das noch Anzustrebende. Aus der Berichterstattung über den Verlauf der letzten Wahlen ist hervorzuheben, daß im Bezirk Hessen-Nassau

Digitized by Google

die Funktionen des 1. Vorsitzenden bis auf Weiteres durch Herrn Bahnhofsverwalter Appel (Wiesbaden) wahrgenommen werden, da der Gewählte, Herr Schalterkassirer Vollhardt (Frankfurt), das auf ihn entfallene Amt vorerst nicht übernehmen konnte. Als Termin für die nächsten Wahlen wurde der 1. April 1898 festgesetzt; es soll dadurch den neuentstandenen drei Brezirksvereinen die erforderliche Zeit zum Ausbau des Ganzen gegeben sein. Mangels der Möglichkeit eines persönlichen Verhandelns mußten fürs erste Mal die Wahlen mittels ausgesandter Wahlzettel und nach Vorschlägen erfolgen.

Die Gewährung von Darlehen und Unterstützungen verbleibt zunächst Sache der einzelnen Bezirksvereine und richtet sich nach den vorhandenen Mitteln. In Sachen der Sterbekasse besteht Einverständniß darin, daß das Sterbegeld aus der Landeskasse bestritten und die Höhe der Beiträge der Bezirksvereine nach Kopfzahl und Fällen bemessen wird.

Als Sterbegeld sollen 100 Mk. bewilligt werden. Nach dem ersten Jahre der Mitgliedschaft sollen 25 Mk., nach dem zweiten 50 Mk., nach dem dritten 75 Mk. und nach dem vierten Jahre 100 Mk. ausbezahlt werden. Ueber die Art der Beitragsleistung bestanden anfangs verschiedene Meinungen. Der zum Beschluß erhobene Antrag des Berichterstatters war folgender: Keine besondere Erhebung und Verrechnung, sondern Erhöhung der monatl. Mitgliederbeiträge von 20 auf 40 Pfennige (ab 1. Oktober l. J.). Ferner wurde in Vorschlag gebracht: Neueintretenden, welche das 50. Lebensjahr überschritten haben, einen Anspruch auf Gewährung des Sterbegeldes nicht zuzubilligen, dagegen diesen Anspruch denjenigen zu erhalten, welche die Altersgrenze zwar überschritten, aber bereits am 1. Oktober d. J. dem Verein als Mitglieder angehört haben.

Nach einigen Auseinandersetzungen über das Kassenwesen, Verrechnen der bislang erhobenen Beiträge, Gründen der Ortsgruppen, Halten der Vereinszeitung u. s. w. endigte die Sitzung mit einem kräftigen Hoch auf die emporblühende junge Vereinigung.

Im Restaurant „Zur Stadt Friedberg", dem Vereinslokal des über die Geburtswehen längst erhabenen „Bezirksvereins Darmstadt", folgte alsdann eine Sitzung des Hauptvorstandes, die ebenfalls in bester Stimmung verlief. Dort wurde weiterverhandelt bezüglich der Sterbekasse, der Uebernahme des Kautionswesens als Landesvereinssache, der Rechtshilfe u. a. m. Für die Sterbekasse wird ein Statutenanhang nöthig, den herzustellen dem Schriftführer aufgegeben wurde. Vom Hauptvorstand wurde Herr Bahnmeister Engau als Mitglied der Rechtshilfskommission gewählt; das zweite Mitglied soll gleichzeitig dem Vorstand des in Frage kommenden Bezirksvereins angehören.

Mit einer gemüthlichen Nachsitzung beim perlenden Rheinwein endigte der Rest des Abends, und Jeder nahm das Bewußtsein mit nach Hause, dem gemeinsamen Ziele wiederum einen Schritt näher gerückt zu sein.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Im Laufe dieses Monats werden die Wintervorträge wieder beginnen und zwar sind zunächst nachstehende Themata in Aussicht genommen:

1. Premier-Lieutenant Meyer I von der Eisenbahnbrigade: „Die Feldeisenbahn, ihr Bau, Betrieb und Einrichtung".
2. Professor Dr. Reuleaux, Geheimer Regierungs-Rath: „Die Bergbahnen mit Drahtseilbetrieb in der Schweiz, Italien und Nordamerika", unter Vorführung von Lichtbildern.
3. Professor Dr. Wedding, Geheimer Bergrath: „Das Eisen".
4. Gerichts-Assessor Dr. Böthke: „Fachgerichte in Eisenbahnstrafsachen".
5. Syndikus Dr. H. Fränkel: „Die Wirkung des Eisenbahnwesens auf die Gruppirung der Bevölkerung".

Mit vieler Mühe ist es uns gelungen, auch für den kommenden Winter lehrreiche und fesselnde Vorträge zu gewinnen, und sprechen wir die herzliche Bitte aus, unsere Mühe durch recht zahlreichen Besuch belohnen zu wollen.

Berlin, den 20. Oktober 1896. **Der Bezirks-Vorstand.**
Scharr, Vorsitzender.

Ortsbezirk Berlin.

1. Von dem Vereinsorgane werden Probenummern den Herren Vertrauensmännern zur Gewinnung von Abonnenten zugehen. Wir bitten, diese Nummern unter die Mitglieder und sich interessirender Kollegen überhaupt zu vertheilen und Einrichtungen zu treffen, durch die jedes Mitglied in die Lage kommt, sich über den Inhalt zu unterrichten. Der Vorzugspreis für Abonnenten aus dem Mitgliederkreise beträgt 1 Mk. vierteljährlich. Je mehr sich Mitglieder an dem Abonnement betheiligen, um so eher ist zu erwarten, daß die Ziele unseres Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und besonders das Berufsinteresse Förderung erfahren.

2. Die beiden Kalenderausgaben: „Deutscher Flügelrad-Kalender" für die Eisenbahner-Familien und das Taschenbuch: „Deutscher Eisenbahn-Kalender" für 1897 sind bei dem Vorsitzenden eingetroffen und bitten wir um Bestellung. Die beiden Kalender sind sehr gut ausgefallen. Ersterer als Familien-Almanach, kostet 50 Pfg., letzterer als Taschenbuch 1,40 bezw. 150 Mk., wovon der Vereinskasse ein entsprechender Rabatt gut geschrieben wird. Exemplare zur Ansicht stehen zur Verfügung.

3. Die übersandten Zirkulare über einen Abschluß mit der Cigarrenfabrik von Spreen & Gruhl in Hamburg bitten wir zu vertheilen und die Firma angelegentlichst zu empfehlen. Wir können aus eigener Wahrnehmung bestätigen, daß die Firma wirklich reell und preiswerth bedient.

4. Die Zirkulare der Uhrenfabrik von Alb. Kölbsch in Dresden-Gruna bitten wir gleichfalls unter die Mitglieder zu vertheilen. Der Katalog verbleibt bei den Herren Vertrauensmännern, und wird gebeten, denselben auf Anfordern den Mitgliedern zugängig zu machen.

5. Durch Theilung der größeren Vertrauensmannsbezirke ist es nunmehr den Herren Vertrauensmännern möglich, sich eingehend über die Stimmung in ihrem Bezirke zu informiren. Wir bitten, denselben recht oft zu bereisen und vernehmlich die noch fern stehenden Beamten zum Beitritt zu bewegen.

Berlin, den 15. Oktober 1896.

Mit kollegialischem Gruße

Für den Bezirks-Vorstand
Der Vorsitzende: Scharr.

Ortsbezirk Berlin.

Es hat sich als nothwendig herausgestellt, die größeren Vertrauensmännerbezirke zu theilen und neue Vertrauensmänner vorbehaltlich der Genehmigung der Vereinsverwaltung zu ernennen, und zwar:

Von Station Großbeeren bis Jüterbog und Holzdorf: Vertrauensmann Herr Stations-Verwalter Matthes-Ludwigsfelde.
Station Tempelhof, Rangirbahnh. und Hauptwerkstatt: Herr Stations-Diätar Kullmann in Tempelhof, Rangirbahnhof.
„ Anhalter Güterbahnhof Berlin: Herr Stations-Diätar Hutloff, Anhalter Güterbahnhof.
„ Anhalter Personenbahnhof (Außenbahnhof): Herr Weichensteller Rothe daselbst.
„ Anhalter Personenbahnh. (Innenbahnh.): } Herr Stat.-Diätar
Stationen bis Lichterfelde und Zossen: } Lincke daselbst.
„ Schöneberg—Rixdorf: Herr Stations-Assistent Jahn-Tempelhof, Ringbahnhof.
„ Potsdamer Bahnhof—Großlichterfelde: Herr Stations-Assist. Hagenow, Potsdamer Bahnhof.
„ Zehlendorf—Neubabelsberg: Herr Stations-Assistent Gottschalk-Wannsee.
„ Berlin Nordbahnhof—Oranienburg: Herr Stations-Assistent Krause, Nordbahnhof.
„ Schönholz—Bernau, Velten—Kremmen: Herr Stations-Assistent Lenz-Schönholz.
„ Pankow, Ringb.: Herr Stations-Assistent Hänsch-Pankow.
„ Berlin-Stettiner Bahnhof: Herr Stations-Assistent Noll, Stettiner Bahnhof.

Die übrigen Bezirke bleiben vorläufig dieselben.

Berlin, den 20. Oktober 1896. **Der Bezirks-Vorstand.**

Ortsgruppe Meppen.

Der freundlichen Einladung der lieben Kollegen der Meppen-Haselünner Eisenbahn folgend, unternimmt die Ortsgruppe Meppen am Sonntag, den 25. ds. Mts. einen **Ausflug** nach Haselünne, zu welchem die Verwaltung der Meppen-Haselünner Eisenbahn in entgegenkommender Weise freie Fahrt für sämmtliche Mitglieder bewilligt hat. — Programm: 1. Abfahrt von Meppen 3,20 Nm., Ankunft in Haselünne 3,53 Nm. 2. Erledigung von Vereinsangelegenheiten bis 5 Uhr. 3. Besuch der Stadt Haselünne von 5—½7 Uhr. 4. Von 7—9 Uhr gemüthliches Beisammensein und Abendessen. 5. Abfahrt nach Meppen um 9,30 Nm. **Der Vorstand.**
Meisner. Heil.

Ortsgruppe Goslar.

Am Sonntag, den 25. Oktober cr., Nachm. 5 Uhr **Versammlung** im Hotel „zum Schützenhof" hierselbst. Zahlreiches Erscheinen der Mitglieder erwünscht. **Der Vertrauensmann:**
Ehrhardt, Stations-Assistent.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

über folgende Zuwendungen:

a. zur allgem. Unterstützungskasse, unmittelbare Vereinnahmung:

95,65 Mk. Vortrag von letzter Quittung.
5,45 „ Zuwendung der Ortsgruppe Flöha: 3 76 Mk. Erlös bei

Digitized by Google

einer humoristischen Auktion, 1,01 Mk. vom Vereins-Mohr gesammelt, —,68 Mk. gesammelt bei einem Rundgesang.

50,—	Mk.	Zuwendung der Herren Bureau-Assistent May in Chemnitz und Direktor A. F. Hüfner, Buße in einer Privatklagesache gegen Ungenannt.
—,20	„	Zuwendung des Herrn Stat.-Ass. Fritzsche in Wüstenbrand.
1,—	„	„ „ „ Bahnh.-Inspektor Lotze in Gröditz.
5,45	„	„ der Ortsgruppe Nossen, Sammelgelder.
6,10	„	„ „ „ Schwarzenberg.
1,—	„	„ „ „ Bautzen, Geschenk einer dortigen Dame.
25,—	„	„ des Herrn Pfarrer G. Jacob zu Neschwitz bei Bautzen.
—,70	„	„ „ „ Bureau-Assist. Landgraf in Zwickau.
—,50	„	„ „ „ Stations-Assist. Hölzel „ „
2,—	„	„ der Ortsgruppe Bodenbach, Sammelgelder.
1,10	„	„ des Herrn Stat.-Ass. Richter in Schwarzenberg.
—,70	„	„ „ „ Bahnh.-Insp. Hantsch „
7,06	„	„ der Ortsgruppe Flöha, Sammelgelder.
—,20	„	„ des Herrn Stat.-Assistent Claßnitz in Flöha.
—,50	„	„ „ „ Bahnh.-Inspektor Egert „ „
202,61	Mk.	Summa.

b. zur besonderen Wittwen- und Waisenkasse, unmittelbare Vereinnahmung:

88,60	Mk.	Vortrag von letzter Quittung.
—,40	„	Zuwendung d. Herrn Bodenmstr. Messerschmidt, Waldheim.
26,—	„	„ der Ortsgruppe Pirna, Sammlung am 10jähr. Stiftungsfeste.
6,—	„	„ des Bezirksver. Zwickau von Herrn Gastwirth Beyer.
5,—	„	„ „ „ „ von Ungenannt.
11,80	„	„ der Ortsgruppe Greiz, Sammelgelder.
—,75	„	„ des Herrn Aufseher I Schreiter in Hetzdorf.
—,60	„	„ „ „ Knoll in Trobanz-Treben.
1,—	„	„ „ „ Bahnh.-Insp. Lotze in Gröditz.
4,—	„	„ der Ortsgruppe Mittweida, für Leihen der Fechtlokomotive.
1,50	„	„ der Hebestelle I, 1 Leipzig, unanbringlichen Betrag für Post in Berlin.
10,—	„	„ der Ortsgruppe Adorf, Sammelgelder.
—,10	„	„ „ „ Reichenbach i. V., Geschenk eines Ungenannten.
4,02	„	„ „ „ Reichenbach i. V., Sammelgelder des Hrn. Assistent Naundorf in Zwickau.
1,50	„	„ des Hrn. Stat.-Assist. Wagner in Crimmitschau.
2,—	„	„ der Ortsgruppe Bodenbach, Sammelgelder.
—,20	„	„ von Ungenannt, freundlichst zugedachte Entschädigung.
1,50	„	„ der Ortsgruppe Ebersbach.
1,50	„	„ des Herrn Bau-Inspektors Gallus in Wilsdruff, Kaufpreis für ohne Bestellung zugesandte Rebhühner, deren Annahme verweigert worden ist.
166,47	Mk.	Summa.

Chemnitz, am 10. Oktober 1896. **Der Hauptvorstand.**

Bezirk Chemnitz.

Unter Hinweis auf die langjährige befriedigende Verbindung des Vereins der Beamten der Königl. Sächs. St.-E.-B. mit der Feuerversicherungs-Anstalt der Bayrischen Hypotheken- und Wechselbank in München, gestatten wir uns, auf eine Mittheilung im volkswirthschaftlichen Theile des Leipziger Tageblattes aufmerksam zu machen, nach welcher sich bei der Feuerversicherungs-Anstalt das Brutto-Versicherungs-Kapital im Monat Juni um 6565314 Mk. (gegen 2047691 Mk. in dem gleichen Monat des Vorjahres) vermehrt hat. Das I. Semester dieses Jahres schließt mit einer Mehrung des Brutto-Versicherungs-Kapitales von 40204799 Mk. (gegen 20937430 Mk. des Vorjahres) ab; dasselbe beträgt nunmehr im Ganzen 2305262736 Mk. — Die neugefertigten Policen beziffern sich in diesem Semester auf 27120 (gegen 26047 des Vorjahres). Die Zahl der Brandschäden belief sich im I. Semester dieses Jahres auf 1134 (gegen 1068 im Vorjahre); dementsprechend war auch eine Erhöhung der Brand-Entschädigungen zu konstatiren.

Diese Geschäftsergebnisse des vorigen Semesters bieten ein erfreuliches Bild von der fortschreitend günstigen Entwickelung dieser reich fundirten, nunmehr über 60 Jahre alten Feuerversicherungs-Anstalt.

Bei niedrigen Prämiensätzen gewährleistet die Bank unseren Vereinsmitgliedern die weitgehendsten Garantien und bei Brandschäden erfahrungsgemäß das größte Entgegenkommen.

Wir können daher den Mitgliedern die Versicherung ihrer Habe bei dieser Bank nur warm empfehlen.

Zu jeder Auskunft sind die Vereinsorgane und die General-Agentur in Leipzig, Poniatowskystraße 10, II gern bereit.

Chemnitz, den 14. Oktober 1896. **Der Bezirksvorstand.**
Kreyßig, Vors.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

In Vollziehung des Beschlusses der am 20. v. Mts. abgehaltenen Hauptversammlung hat der Unterzeichnete den von ihm in Nr. 38 d. Bl. erstatteten Bericht zum Beweise dessen, daß der darin erwähnte Allerhöchste Auftrag Erfüllung gefunden, am 24. v. Mts. dem Geheimen Kabinet Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs vorgelegt. Es ist darauf folgende Antwort ergangen:

Großherzogliches Geheimes Kabinet.

Nr. 3198. Schloß Mainau, den 6. Oktober 1896.

„Dem Großh. Revisor Herrn Sagebiel in Karlsruhe beehrt „sich das Großh. Geheime Kabinet zur Kenntniß zu bringen, „daß die mit gefälligem Schreiben vom 24. v. Mts. über„sandte Nr. 38 der „Deutschen Verkehrs-Blätter" Seiner „Königl. Hoheit dem Großherzog unterbreitet wurde.

„Seine Königl. Hoheit lassen für diese Mittheilung „Höchstihren herzlichen Dank aussprechen.

Gez. v. Babo."

Der Unterzeichnete verfehlt nicht, den Vereinsmitgliedern hiervon Kenntniß zu geben.

Karlsruhe, den 10. Oktober 1896.

Sagebiel, Revisor.

Aus anderen Vereinen.

Chemnitzer Krankenunterstützungs-Verein für Staatseisenbahnbeamte, Expeditions-Hilfsarbeiter und Diätisten.

Am 20. September wurde die 23. ordentliche Haupt-Versammlung hier abgehalten. Dieselbe war besucht von 37 Mitgliedern, welche 123 Stimmen vertraten. Zur Berathung stand folgende Tagesordnung: Geschäftsbericht, Kassenbericht, Aenderung der Bestimmungen, Erledigung des Punktes 18 Abs. 4, Allgemeine Vereinsangelegenheiten und Neuwahl des Gesammtvorstandes. Da der Verlauf des 23. Vereinsjahres ein normaler gewesen, bot der Geschäftsbericht nichts wesentlich Interessantes. Die an die Vereinsverwaltung herangetretenen Angelegenheiten hatten 9 Vorstandssitzungen erfordert, in welchen die Quartalsabschlüsse, Neuaufnahmen, Unterstützungsgesuche, Aenderungen der Bestimmungen, Stellungnahme zur Krankenversicherung der Mitglieder des Beamtenvereins und Vorbereitungen zur Hauptversammlung, zu erledigen waren. Aus dem Kassenbericht ging hervor, daß Mk. 5560,60 in Einnahme zu buchen gewesen sind, worunter sich 87 Mk. Eintrittsgeld für ebensoviel Neueingetretene und Mk. 5230,20 laufende Beiträge befanden. Die Ausgaben weisen Mk. 4043,94 nach, darunter Mk. 3519,30 Krankenunterstützung und 200 Mk. Beerdigungskostenbetrag für 4 verstorbene Mitglieder. Das Berichtsjahr hat einen Ueberschuß von 1516,66 gebracht, wodurch das Vereinsvermögen auf Mk. 7918,40 gestiegen ist. Die Mitgliederzahl beträgt z. Z. 762. Der Herr Kassirer wies darauf hin, daß sich in der Postnumerando-Zahlung der Steuern Uebelstände herausgestellt hätten, die es unbedingt erforderlich machten, daß die Steuerzahlung im Voraus erfolge, und bat die Herren Vertrauensmänner, soweit sie hierbei in Frage kommen, ihre Einrichtungen dementsprechend zu treffen. Die neuen Bestimmungen waren vor Wochen zur Begutachtung an eine größere Anzahl von Vertrauensmännern hinausgegeben worden. In Folge dieser Maßnahme geschah es, daß nur eine kleine Aenderung an dem Entwurfe vorgenommen und die Bestimmungen en bloc angenommen wurden. Dank des günstigen Standes der Kasse konnte in die neuen Bestimmungen wesentliche Aenderungen zu Gunsten der kranken Mitglieder, sowie der Beerdigungskostenbeitrag für verstorbene Mitglieder definitiv aufgenommen werden. Die Amtsdauer des Gesammtvorstandes wird eine zweijährige, sodaß alle Jahre nur die Hälfte derselben ausscheidet. Zu Punkt 4 wurden dem Gesammtvorstande 5 Proz. der laufenden Einnahmen als Entschädigung für seine Mühewaltung gewährt. Unter Punkt 5, Allgemeine Vereinsangelegenheiten, kamen zwei außergewöhnliche Angelegenheiten zur Verhandlung. Es war dies in erster Linie die große Frage der Krankenversicherung der Mitglieder des Eisenbahn-Beamten-Vereins. Nachdem der derzeitige Stand dieser Angelegenheit klar gelegt und die zu dieser Frage in Nr. 22 der Deutschen Verkehrs-Blätter veröffentlichten Grundzüge zum Vortrag gekommen und noch so manche beherzigenswerthe Winke gegeben waren, beschloß man einstimmig, den Gesammtvorstand zu ermächtigen, an der Hand jener Grundzüge mit dem Eisenbahn-Beamten-Verein in Unterhandlung treten und Beschlüsse endgiltig fassen zu können, sowie die dazu erforderlichen Kosten zu verwilligen. Der andere Gegenstand betraf die Verzichtleistung auf einen Theil der Unterstützung seitens eines Mitgliedes, woran die Bedingung geknüpft war, daß der Betrag als Grundstock zu einer „Fritz Schöffler-Stiftung" verwendet werden soll! Die anwesenden Herren waren über diese pietätvolle Hochherzigkeit sehr erfreut und nahmen einstimmig den Antrag an. Schließlich wurden die seitherigen Vorstandsmitglieder durch Zuruf wiedergewählt.

Digitized by Google

NOV 28 1896 LIBRARY UNIVERSITY

Nr. 44. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter

und

Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 29. Oktober 1896. München.

Die Beamten und die soziale Bewegung.

Von Eisenbahn-Direktor de Terra, Guben.

Dem in der ganzen zivilisirten Welt immer lebhafter entbrennenden Kampfe der Geister und der wirthschaftlichen Interessen könnten, so mag es scheinen, die Beamten als unbetheiligte Zuschauer mehr oder minder gleichmüthig gegenüberstehen. Vor vielen anderen haben sie eine, wenn auch bescheidene, theilweise sogar dürftige, aber doch wenigstens gesicherte Existenz voraus. Bei ihrem Tode sind ihre Hinterbliebenen durch die ihnen gesetzlich zustehenden, andernfalls im Gnadenwege zu erlangenden Zuwendungen mindestens vor der ärgsten Noth geschützt. Dem in allen anderen Berufsständen mit der zunehmenden Ueberfüllung immer heftiger und rücksichtsloser geführten „Kampfe ums Dasein" sind sie enthoben, und in friedlichem Wetteifer brauchte ihr einziges Bemühen darin zu bestehen, sich durch höherwerthige Leistungen vor ihren minder gut veranlagten oder vorgebildeten Mitbeamten hervorzuthun, um sich ein Aufsteigen in höhere, verantwortungsvollere und daher auch besser entlohnte Stellungen zu sichern. Zudem verleiht ihnen ihre Stellung, in deren Obliegenheiten sich bis tief nach unten hin ein, wenn auch noch so bescheidener Theil der öffentlichen Macht ausdrückt, mit dieser ein Ansehen, das sie in den Augen der Menge über die emporhebt, die unter sonst gleichen Verhältnissen ausschließlich auf die eigene Kraft und Begabung als das einzige Mittel angewiesen sind, sich nicht nur das tägliche Brot zu erwerben, sondern auch bei ihren Mitbürgern etwas zu gelten.

Dieses von der Machtfülle der öffentlichen Gewalt ausgehende Ansehen sollte seine Träger allerdings niemals dazu verleiten, sich etwas Besseres zu dünken, als ihre nicht beamteten Mitbürger. Stets sollten sie im Auge behalten, daß dieses Ansehn weniger ihrer Person, als ihrem Amte gilt, daß es ihnen nicht als ein persönliches Verdienst zufällt, sondern als eine Gabe, deren jeder sich erst würdig zu erweisen hat, als ein Ehrenschild, den blank und unbefleckt zu erhalten eine der vornehmsten Aufgaben seines Inhabers ist. Auch darf der Beamte bei allem berechtigten Selbstgefühl niemals außer Acht lassen, daß er in erster Linie ein Diener der öffentlichen oder besonderen Interessen ist, deren Wahrnehmung ihm übertragen ist, und daß der ihm mit dem Amte zugefallene Antheil an der öffentlichen Gewalt für ihn nur den Zweck hat, ihm die Erfüllung dieser Dienerpflichten zu ermöglichen. Wer dessen stets eingedenk bleibt, wird nicht leicht in völlig unangebrachte Ueberhebung oder herrisches Wesen verfallen. Leider ist dieser Fehler noch immer gar zu häufig, und zwar je weiter nach unten, um so öfter zu beobachten. Auch hierin muß jeder Höherstehende seinem Untergebenen mit gutem Beispiel vorangehen. Und gerade das Bewußtsein, seine ganze Kraft nicht auf persönliche Erwerbszwecke zu verwenden, sondern auch am bescheidensten Platze in den Dienst des Gemeinwohls zu stellen, verleiht eine Sicherheit, Ruhe und Befriedigung, die den schönsten Lohn der eigenen Thätigkeit bildet, auch über unüberlegte oder böswillige Verunglimpfungen am besten hinweghilft und selbst für Entbehrungen entschädigt, die durch eine mitunter kärgliche Entlohnung bedingt sind.

Welche Veranlassung hat nun gleichwohl der Beamte, sich mit der sozialen Bewegung unserer Zeit zu befassen? Zur Beantwortung dieser Frage bedarf es zunächst einer Betrachtung dieser Bewegung selbst. Entsprechend ihrem Ursprunge aus materiellen (wirthschaftlichen) und ideellen (geistigen und sozialen) Nöthen hat sie auch eine zweifache Richtung: Verbesserung der äußeren Lage in einem den Anforderungen der allgemein gesteigerten Lebenshaltung entsprechenden Maße und größere Befriedigung des noch allgemeiner und stärker gewachsenen Strebens nach Antheilnahme an den geistigen Errungenschaften unserer Zeit, wie nach Ueberbrückung der tiefen Kluft, die sich im Laufe der Zeiten zwischen Höher- und Niederstehenden aufgethan hat. Ganz besonders in den nördlicheren Theilen unseres Vaterlandes, wo die Straffheit einer langjährigen strengen militärischen Zucht und die in ihr begründeten schroffen Gegensätze sich allzusehr auch auf das Beamtenthum und darüber hinaus auf weitere Volkskreise übertragen haben.

In den oberen Schichten ist die wirthschaftliche Nothlage nicht so allgemein, auch wird sie dort sorgfältiger verhüllt. Und das Streben nach tieferer Einsicht und größerer Antheilnahme an der allgemeinen Werthschätzung ist selbstverständlich um so stärker, je weniger Befriedigung es bisher gefunden hat und je mehr eine Erweiterung des Wissens und Könnens an und für sich oder auch nur als Mittel zur Erreichung einer höheren Lebensstellung geschätzt wird. So ist es erklärlich, daß die mittleren und unteren Beamten, namentlich diese letzten, bisher am eifrigsten bemüht gewesen sind, sich in Vereinigungen zusammenzuschließen, die nicht nur geselligen oder Bildungszwecken dienen, sondern auch, sei es durch Eingaben an die vorgesetzten Behörden, durch Einwirkung auf die Presse oder Anrufung der Volksvertretung, die Verbesserung der wirthschaftlichen Lage und der sozialen Stellung ihrer Angehörigen zu erreichen suchen. Unter der — bei unseren Beamten im allgemeinen selbstverständlichen — Voraussetzung, daß jedes Uebermaß, jede Ausschreitung dabei vermieden werde, ist es weder durch die Verfassung, noch durch sonstige Gesetze irgend Jemand verwehrt, seine Interessen soweit wahrzunehmen, als kein anderes Interesse dadurch verletzt wird. Daß der ersterwähnte Weg unter

Digitized by Google

allen Umständen den Vorzug verdient und die beiden anderen nur als äußerster Nothbehelf in Betracht kommen können, wo jener nicht zum Ziele führt, versteht sich von selbst.

Eine eingehende Klarlegung der eignen Lage, des Maßes ihrer Verbesserungsbedürftigkeit, eine Verständigung darüber und über die geeigneten Mittel und Wege dazu, kann — unter der vorher erwähnten Voraussetzung — allen Betheiligten nur vortheilhaft sein. Auch den vorgesetzten Behörden selbst, die dadurch am genauesten und zuverlässigsten über die Lage, die Bedürfnisse und Wünsche ihrer Untergebenen unterrichtet wird. Von besonderem Vortheil wäre schon aus diesem Gesichtspunkte eine rege Betheiligung der höheren Beamten an den Vereinigungen der ihnen unterstellten Beamten. Sie hätte aber auch noch den weiteren Vorzug, daß beide Theile sich besser kennen und auch in rein menschlicher Hinsicht richtiger würdigen lernten. Der Höherstehende würde sich damit nicht das Mindeste vergeben, im Gegentheil, er könnte dadurch an Selbst- und äußerer Achtung nur gewinnen. Namentlich bei seinen Untergebenen, die ein freundliches, auch die rein menschlichen Beziehungen nicht ausschließendes Verhalten der Vorgesetzten freudig und dankbar als eine der größten Gutthaten (um nicht zu sagen Wohlthaten) begrüßen würden, die ihnen erwiesen werden könnten. Auch würden sie darin sicherlich einen weiteren Ansporn dazu erblicken, sich durch eifrige Pflichterfüllung die Zufriedenheit ihrer Vorgesetzten in erhöhtem Maße zu erwerben und zu erhalten. Diesen selbst wäre nicht allein die dabei zu gewinnende genauere Kenntniß ihrer Untergebenen und deren Verhältnisse von Nutzen: wenn sie es verstehen, sich ihr Vertrauen zu erwerben (und das sollte sich jeder Vorgesetzte ganz besonders angelegen sein lassen), könnten sie auch durch Belehrung über das Mögliche und Erreichbare viel Gutes wirken, berechtigte Bestrebungen in die richtigen Bahnen lenken und darin erhalten, und namentlich auch verhüten, daß die Beamten im Unmuth über getäuschte, weil übertriebene Erwartungen sich Bestrebungen in die Arme werfen, die mit einem geordneten Staatswesen unvereinbar sind. Mit einem Worte, der Vorgesetzte könnte mehr als bisher der Freund und Berather seiner Untergebenen werden. Das würde von unendlichem Segen für beide Theile sein. Der soziale Friede würde damit in einer großen, mit den wachsenden Aufgaben des Staates und seiner unteren Gebilde ständig zunehmenden Volksschicht außerordentlich gefördert werden, und das hiermit gegebene Beispiel müßte nothwendig auch auf die übrigen Schichten der Bevölkerung segensreich einwirken.

Bemerkung der Schriftleitung. Von der Erlaubniß des geschätzten Herrn Verfassers, der den vorliegenden Artikel zuerst in dem in Berlin erscheinenden Blatte „Die Zeit“ veröffentlicht hat, machen wir um so dankbarer Gebrauch, als darin unser nunmehr seit zwölf Jahren geschaffenes und beständig aufrecht erhaltenes Programm seine volle Bestätigung findet. Weit entfernt, zu glauben, daß wir nun schon am Ziele seien, sehen wir darin nur einen Ansporn mehr, auf dem betretenen Wege fortzuschreiten und allen, die wir hierin eines Sinnes wissen, ermunternd zuzurufen, daß sie unbeirrt das Nämliche thun mögen. Zur Erhöhung gegenseitiger Werthschätzung in und außer dem Berufe das Möglichste beizutragen, das ist einem Jeden gegeben und müßte daher auch von einem Jeden als selbstverständliche Pflicht betrachtet werden. Die Opfer, die er hierfür zu bringen hat, lohnen sich zehnfach und können daher dem hieraus sich ergebenden Nutzen gegenüber gar nicht in Betracht kommen.

„Ein schöner, edler Beruf ist's, dem wir dienen,
Der Völker Wohlfahrt ist sein Ziel,
Und liebten wir ihn nicht um seiner selber,
Um seiner Freud' und Leiden willen müssen wir's.“

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der preußischen Staatsbeamten behandelt die Kölnische Zeitung in ihrer Abendausgabe vom 12. Oktober d. J. Sie erweist die Nothwendigkeit, mit der Aufbesserung der Gehälter zugleich eine Erhöhung der unteren und oberen Grenze des Wittwengeldes vorzunehmen, um die Beamten von der oft quälenden Sorge um das Schicksal ihrer Hinterbliebenen zu entlasten. Für unsere Leser dürfte der in diesem Aufsatze enthaltene Vergleich der Wittwengelder in den verschiedenen deutschen Bundesstaaten interessant sein, weshalb wir nicht unterlassen wollen, diesen hier mitzutheilen.

In Preußen wird das Wittwengeld auf ein Drittel der Pension festgesetzt, welche der vorstorbene Mann bezog, oder auf welche er zur Zeit seines Todes Anspruch gehabt haben würde. Es soll jedoch der Jahresbetrag des Wittwengeldes mindestens 160 Mk. und höchstens 1600 Mk. betragen. Für jedes hinterbliebene Kind wird bis zum vollendeten 18. Lebensjahre ein Fünftel des gesetzlichen Wittwengeldes gewährt. Die Pension der Beamten beginnt nach zehn Dienstjahren mit einem Viertel des Gehaltes und steigt nach jedem ferneren Dienstjahre um ein Sechzigstel des Gehalts, bis sie nach 40 Dienstjahren den Höchstbetrag von drei Viertel des Gehalts erreicht hat. Der Grundsatz, nach welchem die Höhe der Wittwenversorgung nach dem Pensionsanspruche bemessen wird, den der verstorbene Mann erreicht hatte, ist offenbar vortheilhaft für die Staatsfinanzen, weil dadurch für diejenigen Wittwen, welche den Mann früh verloren haben und diesen daher voraussichtlich lange überleben werden, das Wittwengeld gering ausfällt und erst ein höheres Maß für solche Wittwen erreicht, die erst im höheren Lebensalter des Mannes verwittweten und daher selbst wohl nicht mehr auf viele Lebensjahre zu rechnen haben. Allein für die Familien, die den Ernährer früh verloren haben, führt dieser Grundsatz in vielen Fällen zu schwerer Härte und nicht selten zu bitterster Noth.

Von den übrigen größeren deutschen Staaten hat nur Württemberg den gleichen Grundsatz für die Berechnung des Wittwengeldes festgestellt. Wenngleich auch dort das Wittwengeld nur ein Drittel der Pension beträgt, so ist es doch wegen der günstigeren Pensionsverhältnisse erheblich höher als in Preußen. Es beträgt nämlich in Württemberg die Pension nach zehn Dienstjahren schon 40 Prozent des Gehalts und steigt mit jedem Jahre bis zum 40. Dienstjahre für die ersten 2400 Mk. des Gehalts um $1^3/_4$ Proz. und für den über 2400 Mk. hinausgehenden Betrag des Gehalts um $1^1/_2$ Proz. Es ist sonach die Pension und das davon abhängige Wittwengeld nach zehn Dienstjahren um 60 Proz. höher als in Preußen und der in Württemberg auf 2000 Mk. festgestellte Höchstbetrag des Wittwengeldes um 25 Proz. höher.

In den übrigen deutschen Staaten richtet sich die Wittwen- und Waisenversorgung nicht nach dem Pensionsanspruch, sondern nach dem Gehalte. In Baden beträgt das Wittwengeld 30 Proz. des von dem Manne zuletzt bezogenen Gehalts, wobei jedoch die über 10000 Mk. hinausgehenden Gehaltsbezüge außer Betracht bleiben, sodaß das Wittwengeld 3000 Mk. nicht übersteigen kann. Das Wittwengeld ist nach dieser Richtung sehr erheblich höher als in Preußen; es erreicht den $1^7/_8$ bis $3^3/_5$fachen Betrag. Gegenüber dieser so wesentlich höheren Fürsorge für die Hinterbliebenen kann es nicht schwer ins Gewicht fallen, daß in Baden bis jetzt noch ein Wittwenkassenbeitrag von 3 Proz. des Gehalts erhoben wird, zumal dessen Aufhebung beabsichtigt sein soll.

In Sachsen ist das Wittwengeld auf 20 Proz. des zuletzt vom Manne bezogenen Gehalts festgestellt. Es ist also nach zehnjähriger Dienstzeit $2^2/_5$ höher als in Preußen, nähert sich aber mit zunehmendem Dienstalter allmählich dem preußischen Wittwengelde, dem es nach 31 Dienstjahren genau gleichkommt, und unter welches es für höhere Dienstalter etwas sinkt. Eine obere Grenze besteht jedoch für die Höhe des Wittwengeldes nicht, sodaß es also für die Gehaltssätze von 8000—30000 Mk. von 1600 bis 6000 Mk. steigt, mithin für die großen Diensteinkommen, weit über den für Preußen geltenden Höchstbetrag von 1600 Mk. hinausgeht.

In Bayern beträgt das Wittwengeld wie in Sachsen 20 Proz. des Gehalts, nur mit dem Unterschiede, daß für Beamte, die sich im Ruhestande befinden, statt des zuletzt bezogenen Gehalts die Pension für die Berechnung zu Grunde gelegt wird. Dieser Umstand ist aber nicht von allzu großer Bedeutung, da in Bayern die Pension schon in den ersten 10 Dienstjahren 80, und darüber hinaus 90 Proz. des Gehalts beträgt.

In allen genannten Ländern ist übereinstimmend das Waisengeld für jedes Kind bis zum vollendeten 18. Lebensjahre auf $^1/_5$ des Wittwengeldes festgesetzt. Wenn auch die Mutter verstorben ist, wird das Waisengeld meistens auf $^8/_{10}$, in einigen Ländern auf $^1/_4$ oder $^4/_{10}$ des Wittwengeldes erhöht.

Der Unterschied der Wittwengelder in den verschiedenen Ländern wird durch Berechnung bestimmter Fälle klarer hervortreten.

Das Wittwengeld beträgt:

a) für einen Unterbeamten mit einem anrechnungsfähigen Diensteinkommen von 1200 Mk.

je nach dem Dienstalter

in Preußen 160 bis 300 Mk., im Mittel 230 Mk.,
„ Württemberg 160 „ 370 „ „ „ 265 „

durchweg

in Sachsen 240 Mk.,
„ Bayern 240 „
„ Baden 360 „

Digitized by Google

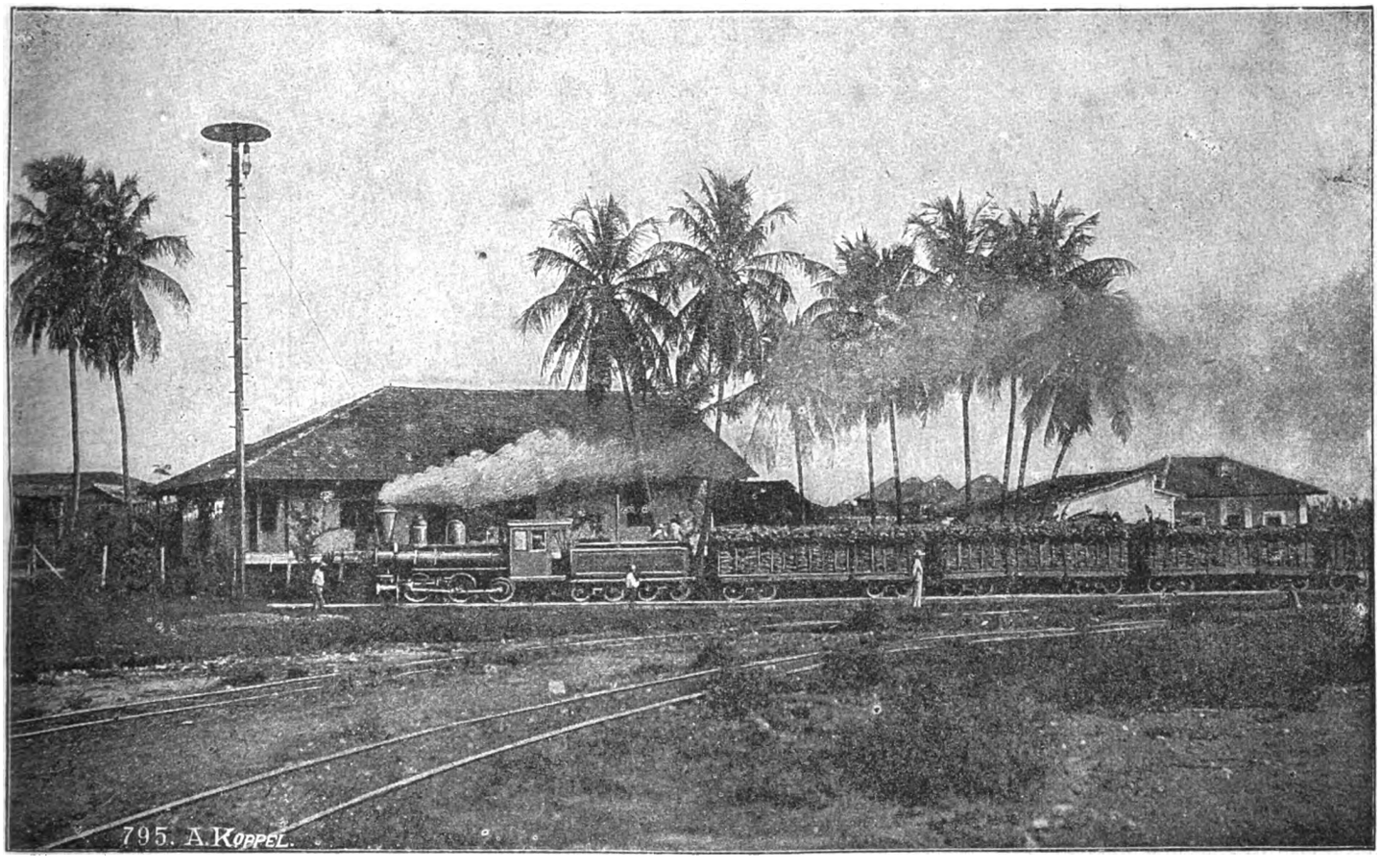
b) für einen höheren Beamten, der nach 15 Dienstjahren ein anrechnungsfähiges Einkommen von 4000 Mk. bezieht:

in Preußen	444	Mk.,
„ Württemberg	643	„
„ Sachsen	800	„
„ Bayern	800	„
„ Baden	1200	„

c) für einen hohen Beamten mit 10000 Mk. Gehalt:

in Preußen	1600	Mk.,
„ Württemberg	2000	„
„ Sachsen	2000	„
„ Bayern	2000	„
„ Baden	3000	„

Preußen. Die höheren Bautechniker der Staatsbahnen finden sich durch die Verwaltungsneuorganisation vom 1. April 1895 in eine noch ungünstigere Lage versetzt. In einer neuerlich von den Regierungsbaumeistern veröffentlichten Denkschrift wird Klage geführt, daß 366 Regierungsbaumeister diätarisch beschäftigt



Deutscher Eisenbahnbau im Ausland. Schmalspurige Bahn in Cuba.

sind und das Aufrücken verhältnißmäßig schlecht ist ꝛc., diese Klage werde wohl auch im preußischen Landtage wiederkehren.

Wir möchten bezweifeln, daß die Denkschrift den erwarteten Erfolg haben wird. Wenn ein Umstand die Neuorganisation der Bahnverwaltung als ein besonders glückliches Unternehmen hat erscheinen lassen, so ist es der, daß die Zulassung der Bautechniker zum Eisenbahndienst eine Einschränkung erfahren hat. Es soll damit keinerlei Persönliches berührt sein, aber die Sache des Eisenbahnwesens steht uns viel zu hoch, als daß wir uns scheuen sollten, dem Nothwendigen bei geeignetem Anlaß Ausdruck zu geben.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidungen. (Nachdruck verboten.)

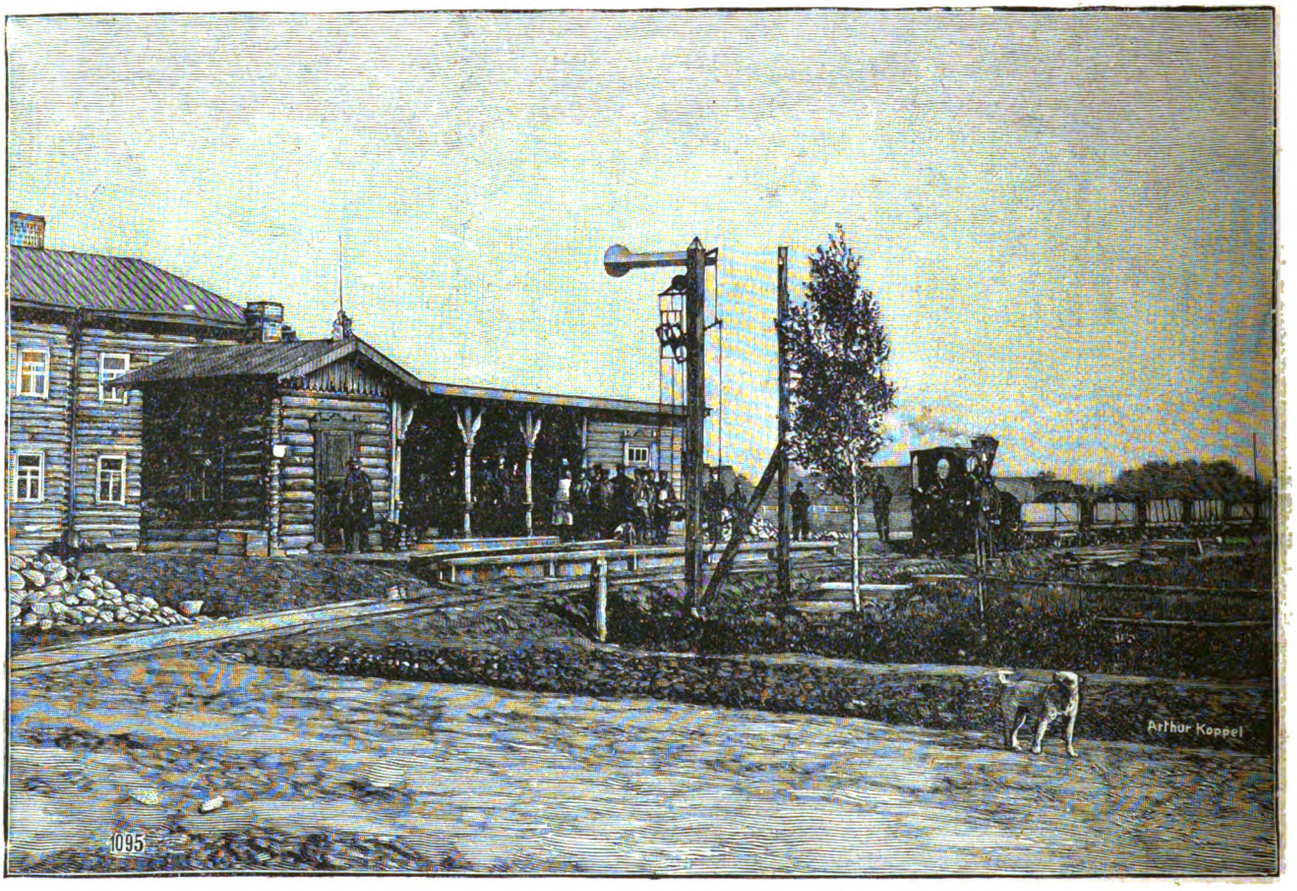
Wer hat das Gewahrsam über im Eisenbahnkoupee verlorene Gegenstände? Die Wagenputzer K. und W. auf dem Hauptbahnhofe Düsseldorf wurden am 10. Juli 1896 vom Landesgericht Düsseldorf wegen Diebstahls bez. Hehlerei zu Strafe verurtheilt. K. hat beim Wagenputzen die in den Koupees von den Reisenden verlorenen oder vergessenen Gegenstände, die ihm in die Hände fielen, für sich behalten. Festgestellt ist dies bez. zweier Schirme, wovon er dem W. einen gab. Das Gericht stellt thatsächlich fest, daß die verlorenen, im Koupee liegen gelassenen Sachen sich noch im Gewahrsam der Personen befanden, die sie liegen gelassen hatten. Die Revision des K. gegen das Urtheil behauptete demgegenüber, es komme hier gar kein Diebstahl in Frage; denn das Haupterforderniß eines solchen sei doch, daß der Bestohlene noch die Verfügungsgewalt über den fraglichen Gegenstand besitze; davon könne doch hier keine Rede sein, da die Verlierer vielleicht gar nicht einmal wußten, ob sie überhaupt und wo sie die betreffenden Sachen verloren hatten. Der Angeklagte meinte also, er könne höchstens wegen Unterschlagung bestraft werden. Der Reichsanwalt machte demgegenüber geltend, daß die Frage, ob der Verlierer noch Gewahrsam an der verlornen Sache habe, in thatsächlicher Natur und nach Lage des konkreten Falles zu beurtheilen sei; jedenfalls habe aber dem Angeklagten kein Gewahrsam über die Fundgegenstände zugestanden, sondern eher der Bahnverwaltung, welcher er seiner Instruktion gemäß die Fundgegenstände abzuliefern hatte. Das Reichsgericht verwarf dementsprechend die Revision des Angeklagten.

Vergehen im Amte. Der Eisenbahnschaffner P. W. wurde am 24. April 1896 vom Landgericht Saargemünd wegen Körperverletzung im Amte zu 6 Monaten Gefängniß verurtheilt. Der Angeklagte begleitete in dieser dienstlichen Eigenschaft einen Zug, mit dem auch der Zeuge Becker fuhr. Als die abgelaufenen Fahrkarten von den Reisenden abgefordert wurden, konnte Becker die seinige nicht gleich finden und suchte nun, wie das in solchen Fällen vorzukommen pflegt, alle Taschen durch. Das dauerte dem Angeklagten aber zu lange, und mit hinreichender Deutlichkeit, die jedes Mißverstehen seiner Ansicht ausschloß, schnauzte er den Reisenden an: nun seht mal den Schweinehund an, wie der so lange macht! Der Zeuge Becker war nun der Ansicht, das hätte ihm der Angeklagte auch in etwas höflicherer Weise sagen können und verlieh diesem Gefühle auch Ausdruck, indem er zugleich die Drohung daran knüpfte, den Schaffner wegen dieser Grobheit bei dem Stationsvorsteher zu melden. Damit hatte er aber nur Oel ins Feuer gegossen, denn die Drohung mit einer Dienstbeschwerde erregte den Zorn des Schaffners erst recht; mit den Worten: was wollen Sie? Mich auf der nächsten Station melden? Daraus wird nichts! schlug er den nichts Böses ahnenden Reisenden wiederholt mit seiner Lochzange auf den Kopf, und zwar mit solcher Wucht, daß der Mißhandelte blutüberströmt zusammenbrach. Außerdem warf er bei der Rauferei den Hut des Zeugen zum Fenster

Digitized by Google

hinaus. Der Angeklagte legte gegen das Urtheil Revision ein und rügte formelle und materielle Verstöße. Zunächst erklärte er, in seiner Vertheidigung unzulässig beschränkt worden zu sein durch Ablehnung eines Beweisantrages — den er aber gar nicht gestellt hatte! — und dann bestritt er, in Ausübung seines Amtes sich befunden zu haben, als er den Passagier durchprügelte. Der Reichsanwalt bezeichnete die formelle Beschwerde ohne Weiteres für unbegründet; materiell fehle es allerdings an einer ausdrücklichen Feststellung, daß er in Veranlassung der Ausübung seines Amtes den Reisenden mißhandelt habe. Die Prügel theilte er allerdings nicht in amtlicher Eigenschaft aus, sondern aus rein persönlichen Gründen; er kam indeß doch überhaupt als Schaffner zu ihm und wollte als solcher die ihm drohende Dienstbeschwerde zurückhalten. Das Reichsgericht verwarf die Revision des Angeklagten.

Eisenbahnunfall auf einer Nebenbahn. Am 28. Sept. v. J. Vormittags hatte ein aus Orlamünde abgelassener Personenzug sich etwas verspätet. Trotzdem ordnete der Stationsvorsteher K. in Orlamünde an, daß ein Arbeitszug, der später dasselbe Gleis zu durchfahren hatte, zur üblichen Zeit nach Kleindembach abgelassen werde. Der letzteren Station wurde aber hiervon keine Mittheilung gemacht. In Kleindembach stießen dann beide Züge aufeinander, da der Lokomotivheizer Sch., der den Arbeitszug führte, wegen des herrschenden Nebels den anderen Zug nicht bemerkt und überdies die für die Nebenbahnen vorgeschriebene höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit überschritten hatte. — Der Unfall hatte die Körperverletzung mehrerer Personen und außerdem einen Materialschaden von 700 Mk. zur Folge. Das Landgericht Gera (R.) verurtheilte am 4. Juni Kretzer und Schmidt wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes zu je zwei Wochen Gefängniß. — Die von beiden Angeklagten eingelegte Revision rügte ungenügende Feststellung der Fahrlässigkeit. Das Reichsgericht sah jedoch die Feststellungen für ausreichend an und erkannte auf Verwerfung der Revision.



Deutscher Eisenbahnbau im Auslande. Erste Schmalspurbahn in Rußland.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Wegen der Wiederaufnahme von Arbeitern in der Eisenbahnverwaltung hat Minister Thielen unter dem 7. d. M. verfügt: Wenn Arbeiter, welche behufs Ableistung der aktiven Militärdienstpflicht aus der Beschäftigung ausgeschieden sind, sich demnächst um Wiederaufnahme bewerben, so liegt es im dienstlichen Interesse und entspricht auch der Billigkeit, solchen Gesuchen nach Möglichkeit stattzugeben. Auf den in Aussicht stehenden Wiedereintritt gedienter Arbeiter ist schon zeitig Rücksicht zu nehmen und sind den letzteren, so weit es angeht, Plätze offen zu halten.

Rheinprovinz. In Gegenwart des preußischen Eisenbahnministers Thielen, des bayerischen Ministerpräsidenten Freiherrn von Crailsheim, des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz Nasse fand am 27. d. Mts. in Meisenheim die feierliche Einweihung der preußisch-bayerischen Staatsbahn Odernheim-Lauterecken statt. Bei der Festtafel brachte Freiherr v. Crailsheim einen Toast auf den Kaiser als den Förderer der Wohlfahrt und des Friedens und Minister Thielen einen Toast auf den Prinzregenten Luitpold von Bayern aus.

Hamburg. Zur Bahnhoffrage. Wie aus Berlin gemeldet wird, sind die Verhandlungen zwischen der hamburgischen und preußischen Regierung wegen Anlage eines Zentralbahnhofes in den wichtigsten Punkten so weit gefördert, daß nur noch eine Entscheidung Hamburgs in einigen Fragen nicht sehr erheblicher Bedeutung abgewartet wird, um die ganze Angelegenheit zum Abschluß zu bringen. Es sind alle Vorbereitungen getroffen, um die erste Baurate für den Zentralbahnhof in den preußischen Staatshaushaltsetat per 1897/98 einzustellen. („Hamb. Nachr.“)

Vereinswesen.

Inwieweit können die Befugnisse der wirthschaftlichen Vereinigungen von Beamten überschritten werden? Diese Frage drängt sich uns auf beim Lesen einer Notiz in dem Organ des Verbandes reisender Kaufleute. Dort bittet ein Reiseonkel um Auskunft in nachstehender Angelegenheit:

„In einer kleinen Bahnstation Sachsens, an welcher einige Assistenten angestellt sind, besteht der Brauch, die für den Haushalt nöthigen Waaren vom Beamtenverein zu beziehen, soweit dies möglich. Dagegen läßt sich doch nichts thun, nun treibt aber einer dieser Herren geradezu einen Handel damit, da er auch an Bahnarbeiter und Ortseinwohner von diesen Bezügen verkauft. Durch dieses Gebahren wird aber doch der am Ort befindliche Kaufmann schwer geschädigt. Nun hat derselbe bei der Kgl. Generaldirektion Beschwerde erhoben und den Bescheid erhalten, daß die Kgl. Generaldirektion keinen Grund hätte, dagegen etwas zu thun.“

Digitized by Google

Das genannte Organ antwortet hierauf:

„Die Kgl. Generaldirektion sollte nach unserer Meinung gegen derartige, gesetzwidrige Manipulationen einschreiten. Wenden Sie sich an das Ministerium. Vom 1. Januar 1897, wo die Novelle zum Reichsgesetz über Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaft in Kraft tritt, kann auch Anzeige bei der Staatsanwaltschaft erstattet werden."

In dieser Auskunft liegt nun zwar ein Widerspruch insofern, als im Falle einer „gesetzwidrigen Manipulation" nicht erst die General-Direktion angerufen zu werden brauchte, sondern gerichtliche Belangung sehr wahrscheinlich angestrebt würde. Aber es liegt in der That keine Gesetzesverletzung vor, und die oberste Eisenbahn-Behörde thut Recht daran, wenn sie sich mit Klagen über angebliche Ueberschreitungen ihrer Beamten in solchen wirthschaftlichen Dingen nicht befaßt. Ist es doch Thatsache, daß sehr oft der Zwischenhandel die Lebensmittel ganz unnöthig vertheuert und daß es daher gerechterweise dem Publikum — und zu diesem gehören auch die Eisenbahn-Beamten — überlassen bleiben muß, inwieweit es sich ohne Zwischenhandel behelfen will.

Etwas Anderes wäre es freilich, wenn, was sich vor der Hand unserer Beurtheilung entzieht, es richtig sein sollte, daß durch die am 1. Januar n. J. in Kraft tretende Novelle zum Reichsgesetz über Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaft die Abgabe von Waaren an Nichtvereinsmitglieder — auch die freundschaftliche ohne besondern Gewinn? — strafbar würde. In dieser Hinsicht halten wir es für unsere Pflicht, schon jetzt darauf hinzuweisen, daß sich die betheiligten Vereine vergewissern, inwieweit Gesetzesüberschreitungen in Frage kommen können. Entsprechende Mittheilungen hierüber werden wir gern bekannt geben. —

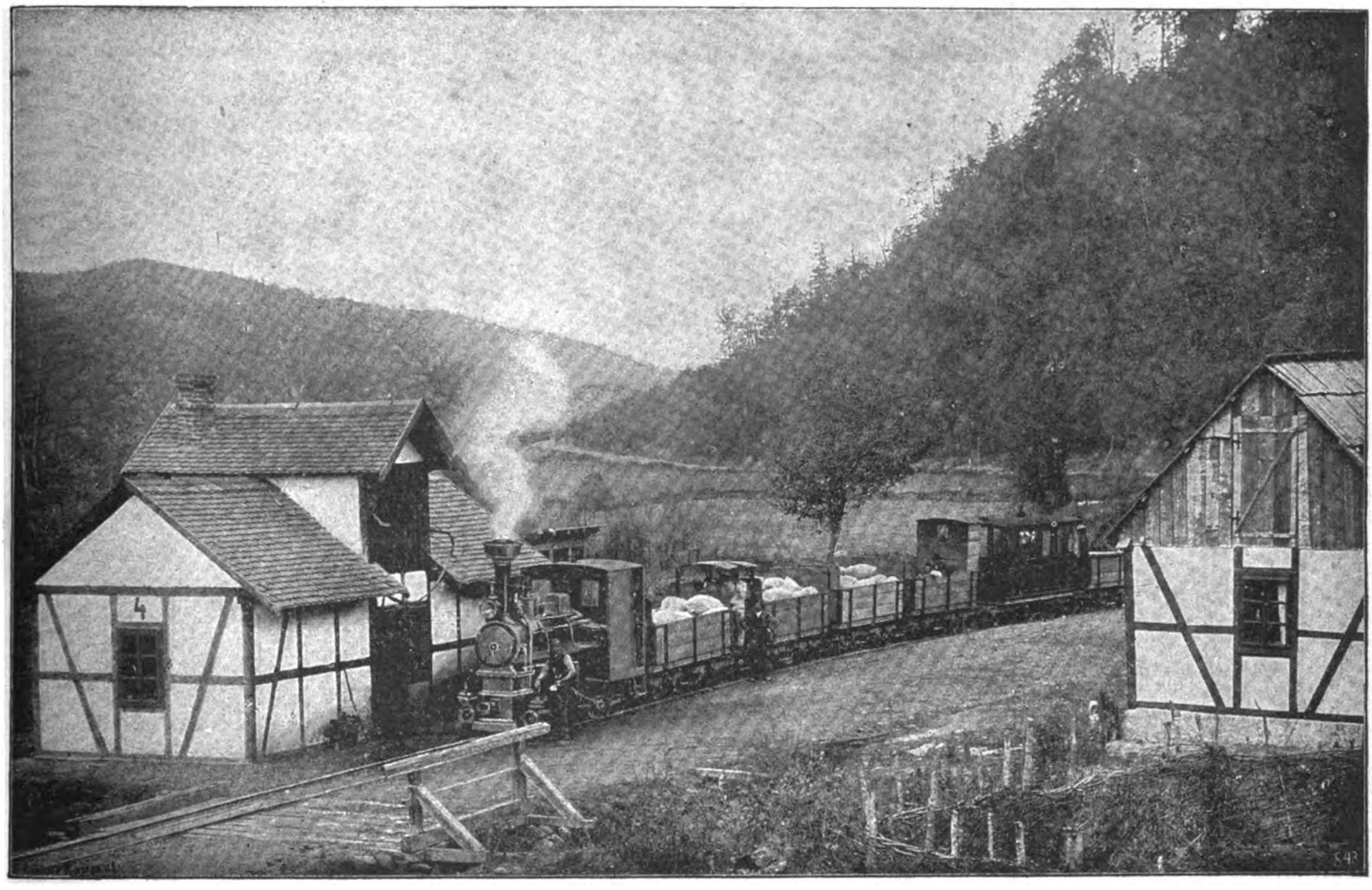
Vermischtes.

Deutscher Eisenbahnbau im Auslande. (Zu den Abbildungen.) Es liegt uns ein Album der bekannten Fabrik für Feld- und Kleinbahnen von Arthur Koppel zu Berlin NW und Bochum vor.*)

*) Die Fabrikation für Oesterreich-Ungarn für dieses System hat die Firma Roessemann & Kühnemann (Abtheilung II Arthur Koppel's Eisenbahnen) Budapest.

Es ist interessant, aus diesem Album zu ersehen, welche große Entwickelung die schmalspurigen Bahnen genommen haben. In der That scheint es fast kein Land zu geben, in welchem solche nicht Eingang gefunden haben, und es ist aus diesem Grunde auch nicht zu verwundern, wenn die Fabrikation der dazu gehörigen Bestandtheile nach und nach immer größere Ausdehnung angenommen hat; z. B. führt die erwähnte Firma fast täglich mehrere Eisenbahnzüge mit schmalspurigen Materialien nach den verschiedenen Exporthäfen aus, und es muß unser Nationalgefühl ganz besonders stärken, zu wissen, daß gerade die deutsche Industrie bez. die in derselben thätigen deutschen Techniker und Eisenbahnfachleute es gewesen sind, welche das Absatzfeld für dieses Kulturmittel zum größten Theil geschaffen haben.

Unser 1. Bild zeigt die Anwendung einer schmalspurigen Bahn auf einer der größten Rohrzuckerfabriken in Cuba. Die Zuckerrohrwagen sind auf 2 Truckgestellen nach amerikanischem System montirt und besitzen trotz der schmalen Spur eine sehr große Ladefähigkeit. Die Wagen sind Plattform-Wagen mit seitlichen, hölzernen Rungen. Die Lokomotive ist eine einfache dreiachsige Maschine, in diesem Falle mit separatem Tender; sonst werden für gewöhnlich kleinere Tenderlokomotiven verwendet. Die Spur dieser Bahnen ist 762½ Millimeter (d. h. also 2'' 6' englisch). Leider muß ja jetzt in Folge des Aufruhrs in Cuba der Betrieb der meisten Zuckerfabriken fast vollständig ruhen und auch die deutsche Industrie würde darunter zu leiden haben, wenn sie nicht rechtzeitig neue Gebiete aufgesucht hätte. —



Deutscher Eisenbahnbau im Auslande. Schmalspurbahn in Bosnien.

Unser 2. Bild führt uns nach Rußland; dasselbe ist insofern typisch, als es die erste Schmalspurbahn darstellt, welche in Rußland gebaut wurde, nämlich die von der Firma Arthur Koppel im Jahre 1891 erbaute Bahn Petersburg — Irinowka. Der Bau hatte mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen; auf lange Strecken mußten Faschinen gelegt werden, da der Boden sumpfig war, auch galt es eine große Anzahl Flußläufe zu überbrücken. Nichtsdestoweniger führten die Ingenieure dieser Firma die Bahn so vorzüglich zu Ende, daß damals die russische Presse erklärte, „mit dem Bau dieser Bahn sei eine neue Aera für Rußlands Landwirthschaft und Industrie eröffnet." —

Nach Bosnien, diesem aufblühenden Theil der österreich-ungarischen Monarchie, dessen Ausstellung auch auf der Milleniums-Ausstellung in Budapest das größte Interesse hervorgerufen hat,

Digitized by Google

führt uns unser 3. Bild. Dasselbe stellt eine Bahn dar, welche in einer Länge von 60 Kilometer durch das Usorathal zum Transport von Holz und Gütern erbaut worden ist und zwar als einer der ersten Verkehrswege in der dortigen Gegend. Die kleinen Bahngebäude verleihen dem Bilde ein eigenthümlich anheimelndes Gepräge. Späterhin hat sich das Schmalspurbahnnetz bedeutend erweitert. —

Ein vortreffliches Bild der Entwickelung des Kleinbahnbaues haben die Firmen Arthur Koppel, bez. Rössemann & Kühnemann (Abtheilung 2. Arthur Koppels Eisenbahnen) auf den Ausstellungen zu Berlin und Budapest gegeben. Auch auf der Ausstellung in Nishni-Nowgorod (Rußland) ist die Firma Arthur Koppel vertreten. Bekanntlich ist diese eine rein nationale Ausstellung und das einzige Material, dessen Ausstellung auch Ausländern gestattet war, sind die schmalspurigen Bahnen — ein Beweis dafür, welchen Werth auch die russische Regierung denselben beimißt. —

Preisausschreiben. Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin (s. unter „Vereinswesen") hat zwei Preisaufgaben zur Bearbeitung gestellt: 1. Systematische Darstellung und sachliche Würdigung der zur Messung und Ueberwachung der Zuggeschwindigkeiten angewendeten Mittel, und 2. Der Wettbewerb zwischen den deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen, in technischer und wirthschaftlicher Beziehung dargestellt für die Jahre 1875 bis 1895. Für die erste ist ein Preis von 500 Mk., für die zweite ein solcher von 1500 Mk. ausgesetzt. Bewerbern werden Programme und nähere Bedingungen vom Verein, Berlin W, Wilhelmstr. 92/93, auf Verlangen zugesandt.

„Fahrt in den Himmel". Nicht nur die Angehörigen der Heilsarmee haben über eine ihren frommen Zwecken entsprechende Fahrordnung für die Fahrt in den Himmel zu verfügen, sondern auch die Diener der christlichen Kirche passen sich der Neuzeit soweit an, daß sie die Eisenbahn zum Symbol ihres heilfördernden Werkes machen. Von dem Verfasser des nachfolgenden Fahrplans möchte man versucht sein anzunehmen, daß er vor seiner geistlichen Thätigkeit Eisenbahner gewesen ist, so genau weiß er im Eisenbahnwesen Bescheid. Er hat folgendes in den Handlungen der Wallfahrtsorte zu habendes „Billet zur Reise in das Paradies" herausgegeben: Eisenbahn zum Himmel. Abfahrt: „Zu jeder Stunde." Ankunft: „Wenn es Gott gefällt." Billeten-Preis 1. Klasse: Eilzug. Unschuld und Martyrerthum oder Befolgung der evangelischen Räthe: Ordnung, Keuschheit und Gehorsam, Geist der Selbstverleugnung für das göttliche Herz Jesu. 2. Klasse: Direkter Zug. Buße, Gottvertrauen und treue Ausübung der guten Werke, Beten, Fasten und Almosengeben, Vertrauen auf das göttliche Herz Jesu. 3. Klasse: Gewöhnlicher Zug. Haltung der Gebote Gottes und der Kirche, Erfüllung der Standespflichten, Ergebung in das göttliche Herz Jesu. 4. Klasse: (äußerst selten.) Bekehrung auf dem Sterbebette, Abbitte vor dem göttlichen Herzen Jesu. — Bemerkungen. Es giebt keine Retourbillets. 2. Vergnügungszüge gehen nicht ab. 3. Kleine Kinder, die noch nicht den Gebrauch der Vernunft erlangt haben, zahlen nichts, wenn sie nur im Schooße der katholischen Kirche sich befinden. 4. Passagiere werden gebeten, kein anderes Reisegepäck mitzunehmen, als gute Werke, wenn sie nicht den Zug versäumen oder auf der vorletzten Station (Fegfeuer), wo jedes andere Gepäck abgelegt werden muß, einen unliebsamen Aufenthalt nehmen wollen. 5. Auf der ganzen Strecke und auf jeder Station werden Reisende aufgenommen. 6. Jedes Billet muß den Stempel der heilmachenden Gnade tragen. — Um Krankheiten auf der Reise zu vermeiden: Nimm Wurzeln des Glaubens, grüne Blätter der Hoffnung, Rosen der Liebe, Veilchen der Demuth, Lilien der Reinheit, Wermuth der Reue, Myrthe der Abtödtung und Holz des Kreuzes. Binde Alles in ein Bündel mit dem Faden der Ergebung, gieb es in das Gefäß des Gebetes und lasse es am Feuer der Liebe sieden, fülle nach mit dem Wein der heiligen Freude und mit dem Mineralwasser der Mäßigkeit, und schließe es gut mit dem Deckel des Stillschweigens. Lasse es über Nacht im Lichte der Betrachtung, nimm davon eine Tasse früh und Abends, und du wirst ein langes Leben in vollkommener Gesundheit genießen, wie ich es Dir von Herzen wünsche. Entnommen aus den Werken des erfahrensten Arztes, des hl. Bernard, und des gelehrten Botanikers, des heil. Franz von Sales, und aus der beglaubigtsten Apotheke, der liebevollsten Seitenwunde Jesu Christi. — Um das Mauthhaus zu passieren und gerade aus in den Himmel zu kommen: Damit euer Gepäck das himmlische Zollhaus unbeanstandet passieren könne, leget zu unterst im Reisesack die Demuth; darüber den Gehorsam; noch darüber etwas betrachtendes Gebet gerade so viel, um euere Kräfte zu stärken. Füllet die leeren Räume, welche übrig bleiben, mit der Abtödtung aus, wickelt den Pack in den weiten Mantel des Eifers für das Heil der Seelen, nehmet den Regenschirm der Liebe, und dann geht geradewegs zur Station des Gotteshauses. Nähert euch dort dem Gitterchen des Beichtstuhles, und dort holet euer Billet, für welches ihr, ich ermahne euch dazu, fürstlich zahlen sollet, was verlangt wird; laßt es dann von Jesus im Sakramente bestätigen und begebt euch alsdann ruhig auf die Reise; ich drücke euch indessen die Hand und hoffe, euch im Himmel wieder zu umarmen."

Infolge eines Radreifenbruches auf der Strecke der Südbahn zwischen Collenhof und Zickendorf (Ungarn) ereignete es sich am 19. d. Mts., daß der Postzug entgleiste. Die abfliegenden Stücke des Radreifens hatten vorher noch den Boden des Wagens 1. Klasse durchgeschlagen, so daß die Insassen des einen Abtheils in Gefahr kamen, auf die Strecke geschleudert zu werden. —

Ein Unglücksmensch. Kürzlich gerieth in Bischheim (Elsaß) beim Umsetzen der Straßenbahn-Lokomotive der Ackerer Georg Keck unter die Räder; es wurde ihm ein Bein unter dem Knie ganz abgefahren. Der Mann hat im Laufe dieses Jahres, nach einer Zusammenstellung der Bürgerzeitung, folgende Unglücksfälle erlebt. Es starben ihm sein Vater, seine Mutter, eine Schwester und ein Kind. Zwei Pferde gingen ihm zu Grunde und es wurden ihm 168 Mk. gestohlen. Vor Kurzem kam er unter die Räder seines eigenen Gefährts und erlitt einen Beinbruch. Davon war er eben hergestellt, als er in Bischheim unter die Lokomotive gerieth. Das nennt man wirklich vom Unglück verfolgt werden!

In unserer Zeit der Vielschreiberei, des unnöthigen Wortschwalles und der Höflichkeitsformen in den Berichten an und von den Behörden erscheint es geradezu erfrischend, wenn sich unter den Eingängen des Tages — gleichsam wie ein weißer Rabe — einmal ein Gesuch befindet, das sich durch lakonische Kürze auszeichnet. Ein wahres Muster dieser Art, eine Fahrgeldreklamation, kam mir jüngst zu Gesicht; es möchte den Lesern der Deutschen Verkehrs-Blätter nicht vorenthalten werden.

Dresden, am . . . 1896.

An die Generaldirektion des Bahnhofs.

Bitte wegen Hierbleibens und Nichtbenutzung der Billets, dasselbe nicht für Unrecht zu halten.

A. Butter. (Wohnung.)

Kurz und erbaulich! Und doch von ebenso guter Wirkung wie das längste und höflichste „gefällige" Ersuchen, denn der Mann hat sein Geld zurückerhalten. N.

Briefkasten.

Pl. Es ist ja begreiflich, wenn Sie es für auffällig halten, daß Zollamts-Assistenten bei Gewährung von freier Fahrt sagen wir „nobler" behandelt werden als die Assistenten der eigenen Verwaltung (in Sachsen), indem letztere gewöhnlich in den ersten 6 Jahren nur freie Fahrt 3. Klasse statt wie jene 2. Klasse erhalten, aber wir möchten Ihnen doch empfehlen, diesen Punkt lieber unberührt zu lassen, d. h. den Zollamts-Assistenten diesen kleinen Vorzug zu gönnen und dafür nur für sich und die direkt Betheiligten zu suchen, es dahin zu bringen, daß Ihnen auch ohnedies diese billige Rücksicht zu Theil wird. — **M. L., F. R. und Andere.** An der von uns ausgeschriebenen Preisbewerbung über Erzählungen und Dichtungen aus dem Eisenbahnleben für den 3. Jahrgang des Deutschen Flügelrad-Kalenders können sich nur Angehörige des Eisenbahndienstes betheiligen; es sind also Berufsschriftsteller ausgeschlossen, sofern sie nicht auch dem Eisenbahndienste angehört haben. — **G. in B.** Zu einer Besprechung der „Zwanglosen Hefte" hat uns leider bisher immer der Raum gefehlt. Wie so manches Gute haben wir wegen dieses Uebelstandes auch dieses übergehen müssen. Eine Vergrößerung des Blattes ist bereits vorgesehen, doch müssen wir den geeigneten Zeitpunkt dazu abwarten und auch gewiß sein können, daß unsere Bemühungen durch entsprechende Abonnementbetheiligung genügende Unterstützung finden werden. — **Ar. . . .** Es ist recht, daß Sie sich nicht entmuthigen lassen. Auf einen Hieb fällt kein Baum. — Der Deutsche Eisenbahn-Kalender enthält eine so umfassende Statistik der Eisenbahnen Deutschlands, daß ein Jeder sie zu eingehendem Studium benutzen kann. Für Ihre Aufmerksamkeit besten Dank. Jener kleine Druckfehler hat deshalb nichts weiter auf sich, weil er von Jedem sofort als solcher entdeckt werden kann. — **M.** in D. Auf den Werth der Pöhlmann'schen Lehre vom Gedächtniß haben wir bereits wiederholt hingewiesen. Lassen Sie sich den Prospekt (s. die Anzeige in dieser Nummer) kommen. — **Schr.** in L., **S.** in B. Dank und Gruß! In nächster Nummer.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von den Firmen: **Gebrüder Blum,** Holländische Cigarrenfabrik in **Goch** an der holländ. Grenze, und **Gebr. Bierhaus,** Holländ. Cigarren- und Tabakfabrik in **Orsoy** an der holländ. Grenze. Unsere Leser machen wir auf diese Beilagen hiermit besonders aufmerksam.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Genfingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

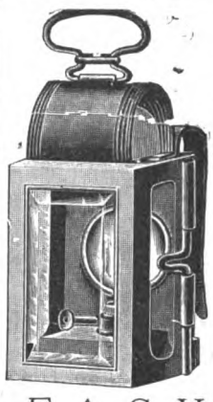
Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.**
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg.
Mosel . . von 75 Pfg.
Rothwein von 95 Pfg.
} an per Liter im Faß von 25 Liter an.

ff. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,

bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Als Specialität offerire:

Tisch- und Hängelampen

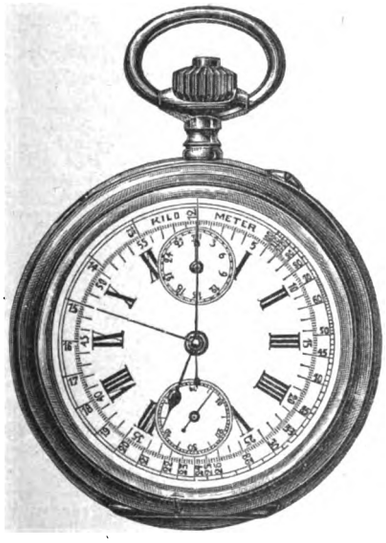
in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen.

Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.

Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.

Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.
Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc
Cataloge und Prospekte gratis u. franko.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsen en wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia“
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●

Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittler Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5% bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Inserat.

Preisgekrönt

für ausgezeichnete Fabrikate und Leistungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Ehrendiplom Weltausstellung Antwerpen 1894. **Silberne Medaille** Dresden, **Goldene Medaille** München, **goldene Medaille** Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung Königsberg i. Pr. 1895.

Ernst Vogdt, Juwelier, Breslau.

Abteilung I
Ohlauerstrasse 45 b.
Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand.
Fabrikation mit Elektromotorenbetrieb.
Soeben erschienen:
9. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Uhren-, Regulatoren, Gold- und Silberwaren, Waidmannsschmucksachen etc.
mit ca. 2000 Abbildungen
gratis und franco.
Sehr interessant!

Abteilung II
Ohlauerstrasse 44.
Kunst-, Luxus- und Lederwaren-Versand, Lager aller Bedarfsartikel.
Soeben erschienen:
8. Auflage 1896.
Illustrierter Haupt-Katalog
von Kunst-, Luxus- und Lederwaren u. verwandte Zweige mit reichst. Illustration gratis und franco
Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für Jedermann.

Tausende von Anerkennungen.
Post-Adresse: **Ernst Vogdt**, Juwelier, Breslau. Telegramm-Adresse: **Vogdt** Juwelier Breslau. Fernsprech-Anschluss mit allen angeschlossenen Städten Deutschlands No. 1950.

Bitte zu beachten!
Den fest angestellten Herren Beamten gestatte auf Wunsch leichte Zahlungs-Bedingungen **ohne Preiserhöhung.**

Symphonion-Musikwerk

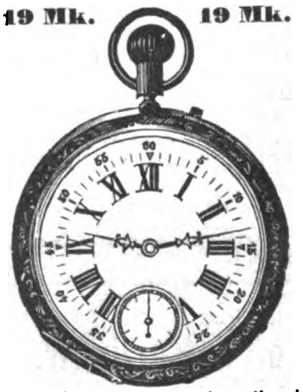
selbstspielend, 40 Töne, herrliche Stahlkamm-Musik, Hebelaufzug, feinpolirtes Gehäuse mit Goldverzierung, Größe ca. 20×18×12 Ctm., versende mit 5 Stahlnotenscheiben incl. Kiste ab hier für nur **M. 16,50** Nachnahme; jede fernere Notenscheibe 33 Pfg. Dasselbe Instrument, zum Drehen, etwas kleiner nur **M. 11,50.** Illustrirter Katalog mit tausenden von Musik-Instrumenten aller Art franco gegen 30 Pfg. in Marken, die bei Bestellung rückvergütet werden.
Richard Kox, Musikw.-Export, **Duisburg a. Rh.**

Die
Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktien-Gesellschaft
Berlin W. 8, Französischestrasse 15
stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**
Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

J. Holzwarth
Tuch- und Maassgeschäft
Uniformen, Beamten- und Militäreffekten
Karlsruhe i. B. — Zähringerstr. 112.
Beste Referenzen aus Beamtenkreisen.
Lieferant der Gr. bad. Staatseisenbahn-Uniformen.

Pianinos von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
EMMER-
Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.
W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 28.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Silberne Remontoir-Uhr
19 Mk. **19 Mk.**



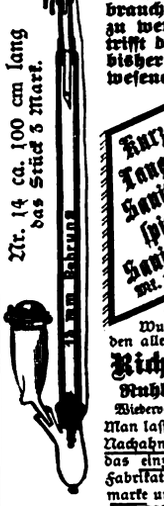
Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gute Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre. Billigste u. beste Bezugsquelle für gold u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Gold doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. Auf Wunsch **leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Weisswein
eigenes Wachsthum, flascheureif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim. Rheinhessen.

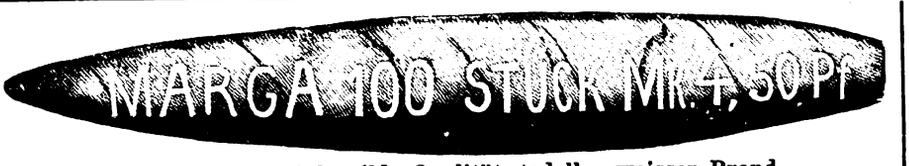
Kautionen
und Kautionsdarlehne schleunigst u. direkt. **Carl Sohst,**
Berlin SW. 19, Kommandantenstr. 82 I.

SANITÄTS-PFEIFE
Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1, an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarren-Spitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00—3,00 das
Sanitäts-Tabake pro Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein ächte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Nur Engros-Versand. Catalogs gratis und franco.



Anerkannt vorzügl. milde Qualität, tadellos weisser Brand.
Den Herren Eisenbahn-Beamten 10% Rabatt. Ziel 2 Monate. 300 Stück portofrei.
Garantie: eventuell Zurücknahme.
Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9 { I. Etage, Telephon VII, 356.

Viele Anerkennungsschreiben von Eisenbahn-Beamten.

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.
W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Inhalt: Die Beamten und die soziale Bewegung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vereinswesen. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle. — Anzeigen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.
Hierzu eine Vereins-Beilage und zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Zu Nr. 44. Leipzig, den 29. Oktober 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung."

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Großh. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover und die Bureaubeamten.

Wenn man in dem Deutschen-Eisenbahn-Beamten-Verein die Mitgliederzahl, welche sich aus den Bureaubeamten rekrutirt, in Betracht zieht, so wird man im Vergleich zu den übrigen Verbandsvereinen finden, daß die Anzahl dieser Mitglieder gegen die der anderen Beamtenklassen eine verschwindend kleine ist. Und doch wäre, um die angestrebte Einheit aller Jünger des Flügelrades zu erreichen, auch der Zutritt dieser Beamtenkategorie vom Verein und dessen Organen nicht nur lebhaft zu wünschen, sondern auch mit allem Eifer zu betreiben. Es wäre damit ein großer Schritt zu der angestrebten Einigkeit gethan, wenn alle Beamten treu zusammenstehen, von dem Wahlspruch beseelt: Treu zu Kaiser und Reich!

Welche Gründe aber sind es, die die Bureaubeamten vom Eintritt in den Verein abhalten? Schreiber dieser Zeilen, Bureaubeamter und Bezirksvorsitzender, kann hierbei aus eigener Erfahrung sprechen: Wenn ich mich an Bureaukollegen mit der Aufforderung zum Beitritt wandte, stellte man mir zunächst die Frage: Was bietet mir denn der Verein? Hatte ich dann meine ganze Beredsamkeit aufgeboten, um ihn von den Vortheilen zu überzeugen, dann hieß es meistens „das ist nur (? Die Schriftl.) ein Verein für Betriebsbeamte. Was die Rechtshülfe anbelangt, so kommt dieselbe beim Bureaubeamten allerdings gar nicht in Frage, während sie für die Betriebsbeamten fast ausschließlich der bestimmende Grund zum Beitritt ist." — Aber warum gönnen wir diesen Vortheil den Betriebsbeamten nicht, die so oft die Nacht zum Tage machen müssen, und die stündlich in Lebensgefahr schweben?

Auch die Interessenvertretung wird in den seltensten Fällen für die Bureaubeamten Grund zum Eintritt sein, weil denselben zumeist alle Aufschluß gebenden Gesetze, Verordnungen und Verfügungen zu Gebote stehen, zudem wird ihnen Rath in derartigen Fällen von den anderen Bureaubeamten schneller und in gleicher Weise ertheilt. Die Unterstützungskasse darf man hier ebenfalls nicht in Betracht ziehen, da Beamte, welche nur mit der Aussicht, einmal eine Unterstützung erhalten zu können, eintreten, dem Gemeinwohl wenig fördernd und nutzbringend sind. Ebensowenig kann ich mit der Unfallversicherung einen Bureaubeamten zum Eintritt bewegen, da der Abschluß einer Lebensversicherung von diesen stets bevorzugt wird.

Wenn es sonach auch scheinen möchte, als werde der Eisenbahn-Bureaubeamte im Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein nicht die gleichen Vortheile genießen können, die den Kollegen im Betriebsdienste geboten werden, so liegt das einestheils in der Natur der Sache, insofern als eben der erstere in so Manchem günstiger gestellt erscheint und deshalb so glücklich ist, um nicht in die gleiche Lage zu kommen, anderentheils mußte die überwiegend große Anzahl von Betriebsbeamten und Beamtenanwärtern für die Aufstellung eines Programms für einen allgemeinen Eisenbahn-Beamten-Verein ausschlaggebend sein.

Gleichwohl ist aber auch für den Bureaubeamten, sofern er sich nur, wie es in den Eisenbahn-Verwaltungen aller Länder mehr oder weniger der Fall ist, als wirklicher Eisenbahner fühlen will, im Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein sehr gut aufgehoben und kann viel dazu beitragen, daß die jetzt zwischen Betriebs- und Verwaltungs-Angehörigen bestehende Kluft, die durch die Neuorganisation schon soviel an Berechtigung verloren hat und durch die voraussichtlich bald erfolgende Gehaltsaufbesserung noch bedeutend mehr an solcher verlieren wird, endlich einmal auch in Preußen überbrückt wird. Gerade an dem Bureaubeamten und seiner überlegeneren Stellung liegt es, das hier gebotene Mittel nicht unbeachtet zu lassen, sondern mit gutem Beispiel, wenn auch vielleicht unter einiger Entsagung, voranzugehen.

Woran aber auch schon jetzt alle Eisenbahn-Beamten ein gleichmäßiges Interesse haben, sei hier nur kurz erwähnt. So ist die Rabattsache ein Punkt, der der Beachtung werth ist. Der überwiegend größere Theil der Geschäftsfirmen, mit welcher im Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein bis jetzt derartige Vereinbarungen abgeschlossen sind, wohnt aber in Berlin, kommt also für die Provinzialkollegen gar nicht in Betracht. Hier müßten auch in anderen Provinzialstädten derartige Vereinbarungen getroffen werden.*) Vielleicht läge es im Interesse der Sache, wenn die Vereinsverwaltung sich mit den Bezirksvorständen dieserhalb in Verbindung setzte und diese zu derartigen Abschlüssen zu bestimmen suchte, hauptsächlich in solchen Städten, in denen nicht bereits größere Beamtenkonsumvereine bestehen. Auch würde der Bezug von Konsumartikeln, z. B. Cigarren und Tabak, Kaffee, Kakao u. s. w., im Vereine den Mitgliedern oft wesentlichen Nutzen bringen. Auch die Spar- und Darlehnskasse bietet dem Bureaubeamten dieselben Vortheile, wie jedem anderen. Nun, und die neubegründete Sterbekasse ist doch ebenfalls Gemeingut aller Beamten! Gerade auch unter den jüngeren Bureaubeamten wird noch mancher sein, der noch nicht Mitglied einer Sterbekasse ist und der sich durch den Vortheil der billigen Prämiensätze zum Eintritt bewegen läßt. Auch die Pensionszuschußkasse, nach deren Satzungen bereits jetzt seitens der Bureaubeamten viel Nachfrage ist, würde dem Verein durch ihre Eröffnung manchen Bureaubeamten in seine Arme führen können. Hoffentlich kann die Eröffnung dieser Kasse nun auch bald folgen. Eines aber wäre noch besonders zu erwähnen, wodurch wir Mitglieder werben können, das ist die Pflege der Kollegialität und Geselligkeit, die Abhaltung von fach- und gemeinwissenschaftlichen Vorträgen, die Gründung einer Bücherei im Verein. Hierdurch werden sich alle Beamten ohne Unterschied herangezogen fühlen; diesem letzteren Punkt verdanke z. B. ich, daß von 4 hier stationirten Bureaubeamten 3 Vereinsmitglieder sind. Nun, und unser Vereinsorgan ist mit seinen trefflichen Artikeln doch gewiß eine angenehme Lektüre für sämmtliche Beamten, ihm würde doch durch den Zutritt der Bureaubeamten mancher Abonnent, vielleicht auch mancher Mitarbeiter zugeführt.

Darum muß auch für die Vorsitzenden und Vertrauensmänner die Devise lauten: Werbt Bureaubeamte! Es werden den Vereinen manche schätzenswerthe Elemente zugeführt, manche Frage wird im Kreise des Vereins sachgemäß erledigt, es kann mancher gute Rathschlag ertheilt werden, ohne daß dabei die Amtsverschwiegenheit verletzt wird. „Einigkeit macht stark, darum, Jünger des Flügelrades sammelt Euch alle unter der Fahne des Vereins:

„Ein Beruf, eine Gemeinschaft".

*) Das ist bereits vereinzelt der Fall; besonders rege war in dieser Hinsicht der Braunschweiger Ortsverein. D. Schriftl.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der letzten Sitzung des Vereins am 13. Oktober führte der Wirkliche Geheime Ober-Baurath Herr Streckert den Vorsitz. Herr Geheimer Ober-Regierungsrath von der Leyen erstattete Namens des Ausschusses für die Stellung einer Preisaufgabe Bericht. Der Ausschuß empfiehlt die Stellung einer größeren und einer kleineren Aufgabe, für erstere sollen 1500 Mk., für letztere 500 Mk. ausgesetzt werden, die Bearbeitungen sind bis 1. Oktober 1898 einzureichen und werden über die Einzelheiten des Ausschreibens Veröffentlichungen noch erfolgen. Die Versammlung wählt in Gemäßheit der Vorschläge des Ausschusses als Thema für die größere

Digitized by Google

Aufgabe: Uebersichtliche Darstellung und wissenschaftliche Begründung des Wettbewerbes zwischen Eisenbahnen und Kanälen hinsichtlich der Güterbeförderung, und als kleine Aufgabe: Beschreibung und sachliche Würdigung der für die Messung der Zuggeschwindigkeiten angewendeten Mittel. Der Vorsitzende gedenkt sodann mit warmen Worten des vor wenigen Wochen verstorbenen Vereinsmitgliedes Ober- und Geheimer Baurath Rüppell in Köln, der vierzig Jahre im Eisenbahnwesen thätig gewesen, über zwanzig Jahre dem Verein angehört hat und der durch seine Arbeiten in Bezug auf die Technik des Oberbaues, die centrale Weichenstellung u. s. w. Hervorragendes geleistet hat. Der Verein wird dem Verschiedenen ein treues Andenken bewahren.

Herr Regierungs- und Baurath v. Borries aus Hannover hielt hierauf den angekündigten Vortrag über „Neuere Fortschritte im Lokomotivbau". Der Vortragende giebt einen klaren Ueberblick über die neuesten Lokomotivtypen, unterzieht dieselben einer sachlichen Würdigung, namentlich in Bezug auf die Wechselwirkung zwischen Achsbelastung und Gleis und führt des Näheren aus, daß man im Lokomotivbau Mittel hat, um die nachtheilige Wirkung der starken Inanspruchnahme der Gleise zu vermindern. Er kommt zu dem Schluß, daß eine Radlast von 8 Tons, wenn solche mit Vorsicht beim Lokomotivbau angewendet wird, gegenüber der allgemein zugelassenen Radbelastung von 7 Tons noch nicht bedenklich ist.

Herr Regierungsrath Hofmann hielt hierauf an der Hand von Modellen einen Vortrag über „Mechanisches Fliegen." Nachdem er die Bestrebungen zur Lenkbarmachung des Ballons als verfehlt gekennzeichnet und die Analogie der dynamischen Flugmaschine mit den Vögeln durchgeführt hatte, ging er auf die Bauart von Flugmaschinen und namentlich von Drachen-Elevatoren näher ein. Für sich selbst nahm er hierbei in Anspruch, zuerst darauf hingewiesen zu haben, daß jede Flugmaschine mit zwei Arten von Flugwerkzeugen ausgerüstet werden müsse, nämlich mit Organen, welche den Flügeln und mit Organen, welche den Beinen der Vögel entsprechen. Ohne Beine kommt kein Vogel zum Fliegen. Eine Flugmaschine muß also im Stande sein, wo immer sie landet, einen kurzen Sprung oder eine kurze Fallbewegung mit ihrem Rumpfe zu machen. Ferner nahm der Vortragende für sich in Anspruch, zuerst Flugmaschinen vorgeschlagen zu haben, bei denen der Kesseldampf direkt und etwa senkrecht zur Fahrrichtung die Rauchkammer und die äußere Luft durchschneidet, hierbei unter Verlust von Geschwindigkeit an Kraft gewinnt und nunmehr gegen feststehende in der Flugmaschine angebrachte Turbinen anprallt. Wie aus den Versuchen des Vortragenden hervorgeht, dürfte dieser Propeller, wenn auch vorläufig noch nicht für sich allein, so doch in Verbindung mit einem Schraubenpropeller, dessen Maschine dadurch eine den Verbundmaschinen ähnlich sparsame Dampfausnutzung erhielte, die Möglichkeit des Fliegens gewährleisten. Die Maschine selbst, eine etwa sechspferdige Maschine mit Aluminiumkessel, Bambusgestell, baumwollstoffbekleideter Tragfläche, ist gegenwärtig wegen eines ihr auf dem Transport zugestoßenen Unfalles im Umbau. Bei der Besprechung des Vortrages weist Herr Oberstlieutenant z. D. Buchholtz darauf hin, daß die Versuche mit dynamischen Flugmaschinen über 400 Jahre alt sind, ohne ein bemerkenswerthes Resultat ergeben zu haben. Ihm sind 18 solcher Versuche bekannt, bei welchen die Personen verunglückt sind. Da in der Luft Bewegungen vorkommen, wie die einer bewegten See, so sind plötzliche Veränderungen in der Lage der Tragflächen nöthig, welche in der Praxis nicht gut möglich sind. Das bringt die Flugmaschine zum Sturz und hat schon viele Menschenleben gekostet.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirk Halle.

In der Versammlung vom 18. d. Mts. stand die Wahl eines neuen Vorsitzenden auf der Tagesordnung. An Stelle des bisherigen Vorsitzenden, Herrn Stations-Vorsteher Scheel, wurde der bisherige Schriftführer Herr Stations-Assistent Kuhrt gewählt. Als Schriftführer wurde Herr Stations-Assistent von Euen gewählt. Beide nahmen die Wahl an. Der Vorsitzende Stations-Assistent Kuhrt besprach hierauf die Sterbekasse und andere Vereinsangelegenheiten.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Tübingen.

Die am 27. Sept. d. J. in Tübingen abgehaltene ordentliche Bezirksversammlung war erfreulicher Weise sehr gut besucht und nahm einen äußerst gelungenen, in jeder Weise befriedigenden Verlauf.

Es wurde mit Stimmeneinheit die Abhaltung einer Weihnachtsfeier in Tübingen, am 10. Januar, beschlossen, hiezu ein Komitee freiwilliger Mitglieder aufgestellt und zur näheren Festsetzung der Feier noch eine vorbereitende Versammlung für November beschlossen. Ferner wurde angeregt, es möchten bei jeder derartigen Versammlung fachwissenschaftliche Vorträge aus dem praktischen Verkehrsdienst gehalten und hiezu eine gewisse Verpflichtung den geeigneten Mitgliedern auferlegt werden. Diese Vorschläge fanden selbstverständlich Beifall, und es konnte schon für die nächste Versammlung entsprechende Vormerkung gemacht werden. Zum Schlusse wurde noch, Dank der Strebsamkeit und dem Eifer der Ortsgruppe Reutlingen, die freudige Mittheilung gemacht, daß als Ergebniß des so sehr gelungenen Ausflugs an die Uracher Wasserfälle fünf neue Mitglieder, worunter ein höherer Beamter und drei Postbeamte, dem Verein beigetreten sind.

M.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Veränderungs-Nachweisung.

(Aufgestellt im Oktober 1896.)

1. Eccarius, Stat.-Verwalter, von Zernitz, Vereins-Bezirk 36, nach Oldenburg i. H. — 2. Kohn, Stations-Diätar, von Schneidemühl, Bez. 78a, nach Weißenhöhe, Bez. 179. — 3. Kohl, gepr. Heizer, von Kempen, Bez. 110, nach Düsseldorf-D. — 4. Röhr, Stat.-Diätar, von Groschowitz, Bez. 122, nach Tarnowitz, Bez. 129. — 5. Mucha, Stat.-Diätar, von Groschowitz, Bez. 122, nach Ratibor, Bez. 108. — 6. Brandt, Stat.-Diätar, von Hainholz, Bez. 2, nach Seelze, Bez. 1. — 7. Langenberg, Stat.-Vorsteher, von Rauxel, Bez. 93, nach Bruch, Bez. 42. — 8. Frank, Stat.-Assistent, von Lennep, Bez. 68, nach Mülheim a. Rh., Bez. 146. — 9. Schnepper, Bremser, von Lennep, Bez. 68, nach Neviges, Bez. 50. — 10. Pumme, Stat.-Diätar, von Gr. Weißand, Bez. 30, nach Wernigerode, Bez. 5. — 11. Henne, Stat.-Assistent, von Kirchhorsten, Bez. 112, nach Herford, Bez. 72. — 12. Jaffrey, Stat.-Diätar, von Schneidemühl, Bez. 78a, nach Samter, Bez. 169. — 13. Walz, Weichensteller I. Kl., von Trachenberg, Bez. 119, nach Glembuch (als Haltestellen-Aufseher). — 14. Winkler, Stat.-Assistent, von Weißenfels, Bez. 79, nach Landsberg a. W., Bez. 183. — 15. Schulze, Weichensteller, von Weißenfels, Bez. 79, nach Bretleben, Bez. 84. — 16. Ellenberg, Stat.-Assistent, von Wabern, Bez. 90, nach Marburg, Bez. 57. — 17. Schumann, Zugführer, von Mücheln, Bez. 103, nach Saalfeld, Bez. 124. — 18. Lechner, Telegraphist, Lehrte, Bez. 3, nach Nienburg, Bez. 52. — 19. Zahn, Stat.-Assistent, von Oebisfelde, Bez. 125, nach Burg, Bez. 30. — 20. Lindebaum, Telegraphist, von Hannover, Bez. 1, nach Cöthen, Bez. 30. — 21. Grodrian, Stat.-Assistent, von Halberstadt, Bezirk 5, nach Staßfurt, Bezirk 30 (als Güter-Expedient). — 22. Görlitzer, Stat.-Assistent, von Frankfurt a. O., Bez. 12, nach Neuzelle, Bez. 174 (als Stations-Verwalter). — 23. Kummer, gepr. Heizer, von Weißenfels, Bez. 79, nach Schafstedt, Bez. 103. — 24. Schaarschmidt, Schaffner, von Weißenfels, Bez. 79, nach Mücheln, Bez. 103. — 25. Berkelmann, Stat.-Assistent, von Rethen, Bez. 104. nach Hainholz, Bez. 2.

Betrifft Veränderungen unter den Vertrauensmännern.

Bezirk 189 (neuer Bezirk): Pitschen, O.-Schl. Lauterbach, Stations-Assistent.

„ 5: Halberstadt. Baumgart, Stations-Assistent. — Der bisherige Vertrauensmann, Stations-Assistent Grodrian, ist nach Staßfurt als Güter-Expedient versetzt und ist kein Vertrauensmann mehr.

Hannover, den 16. Oktober 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

v. Aschoff, Direktor. — Schwitzky, Buchhalter.

Ortsbezirk Berlin.

Am Montag, den 2. November cr., Abends 8½ Uhr findet in den Viktoria-Sälen, Leipzigerstraße 134, die diesjährige **General-Versammlung** statt, wozu die Mitglieder hierdurch eingeladen werden. Das Erscheinen jedes dienstfreien Mitgliedes ist wegen der Wichtigkeit der zur Berathung stehenden Punkte unbedingt erforderlich.

Tagesordnung:

1. Jahresbericht 1895/96.
2. Petition an den Bundesrath um Abänderung des Strafvollzugs an wegen Eisenbahntransport-Gefährdung bestraften Eisenbahnbeamten.
3. Was haben wir gegenüber dem von sozialdemokratischer Seite erlassenen Aufruf an alle Eisenbahn-Bediensteten Deutschlands zu thun?
4. Neuwahl des Schatzmeisters und dessen Stellvertreters.
5. Neuwahl von Vertrauensmännern.

Der Eintritt in die Versammlung ist nur gegen Legitimation durch Mitgliedskarten zulässig.

Berlin, den 26. Oktober 1896.

Der Bezirks-Vorstand.
Scharr.

Digitized by Google

Ortsbezirk Berlin.

Der in voriger Nummer angemeldete Vertrauensmannsbezirk Tempelhof—Ringbahn, Stations-Assistent Jahn, wird nicht errichtet, Station Rixdorf verbleibt bei Bezirk Görlitzer Bahnhof; Stationen Schöneberg und Tempelhof—Ringbahn beim Bezirk Anhalter Bahnhof.

Berlin, den 25. Oktober 1896. **Der Bezirks-Vorstand.**
Scharr.

Ordnung für die Vertrauensmänner des Ortsbezirks Berlin.

§ 1.

Der Ortsbezirk Berlin ist ein Glied des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover. An seiner Spitze steht ein Bezirks-Vorstand, welchem als Richtmaß die Statuten des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover gelten.

Der Bezirksvorstand ist das ausführende und vermittelnde Organ des Vereins und vor allem dazu berufen, Pfleger und Hüter des Vereinsgedankens und des kollegialen Geistes zu sein. Die thatkräftige Förderung aller auf Hebung des Standes gerichteten Bestrebungen des Vereins und die Verwirklichung der hieraus hervorgehenden Aufgaben und Unternehmungen gilt für ihn daher als vornehmste Ehrenpflicht; nicht minder auch das Bestreben, fortgesetzt neue Mitglieder anzuwerben.

§ 2.

1. Der Bezirks-Vorstand setzt sich zusammen
aus 1 Vorsitzenden und dessen Stellvertreter
„ 1 Schriftführer „ „ „
„ 1 Schatzmeister „ „ „

Der Vorstand wird von den Mitgliedern des Ortsbezirks gewählt und gilt die Wahl nach § 8 Absatz 3 der Hauptsatzungen für die Dauer von 3 Jahren.

2. Die Wahl erfolgt in getrennten Wahlgängen durch Stimmzettel mit absoluter Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos.

3. Nach Ablauf einer Wahlperiode sind die Mitglieder des Vorstandes wieder wählbar.

§ 3.

Die Vertrauensmänner sind die berathenden und helfenden Mitarbeiter für die einzelnen Hebestellen des Ortsbezirks, in welche der Letztere nach Maßgabe des Bedürfnisses zu zergliedern ist. Die Vertrauensmänner werden im Einverständniß der Mitglieder auf Vorschlag des Bezirks-Vorstandes durch die Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover ernannt. Ihre Ernennung ist für die Dauer von 3 Jahren.

§ 4.

Die Vertrauensmänner unterrichten den Vorsitzenden des Bezirks-Vorstandes von allen für den Verein wichtigen und wissenswerthen Vorkommnissen in ihrem Vereinsbereiche, namentlich haben sie auch bei bevorstehenden Jubiläen, eintretenden Todesfällen 2c. verdienter Mitglieder dem Bezirks-Vorstand Kenntniß zu geben, um diesen in den Stand zu setzen, von Seiten des Bezirks-Vorstandes oder der Vereins-Verwaltung eine Ehrung in geeigneter Form eintreten zu lassen.

§ 5.

Der Vertrauensmann hat die vierteljährlichen Beiträge in den ersten 14 Tagen des Quartals einzuziehen und dann sofort entweder persönlich oder durch die Post mit der Hebeliste dem Bezirksschatzmeister abzuliefern. Von den 60 Pfennigen Beitrag pro Quartal werden 50 Pfennige nach Hannover abgeliefert, während 10 Pfennige in die Bezirkskasse fließen, weshalb die Buchung in der Hebeliste 10/50 zu erfolgen hat. Mitglieder, welche nach Ablauf der ersten 14 Tage nicht gezahlt haben, sind schriftlich zu erinnern, zahlen dieselben auch dann nicht, so sind sie dem Bezirks-Vorstande anzuzeigen.

§ 6.

Eintretende Mitglieder sind dem Vorsitzenden anzumelden, welcher die Ausstellung der Verbandskarte und Uebersendung des Lieferantenbuches veranlaßt. Die Mitgliedskarte des Vereins fertigt der Vertrauensmann und händigt sie mit den Vereinssatzungen aus. — Das Eintrittsgeld eines Mitgliedes beträgt 1,25 Mk.

§ 7.

Ausscheidende Mitglieder sind dem Bezirks-Vorsitzenden umgehend mitzutheilen. Denselben ist die Verbandskarte, die Vereinsmitgliedskarte, das Lieferantenbuch und das Vereinsstatut abzunehmen.

§ 8.

Mitglied der Sterbekasse kann jeder Eisenbahnbeamte, sowie dessen Ehefrau werden, auch die Eisenbahnarbeiter können aufgenommn werden. Beiträge 2c. siehe Statut.

Die Aufnahmeformulare 2c. sind entsprechend auszufüllen und dem Bezirks-Vorstande zu überreichen. Die Ablieferung der Gelder erfolgt an den Bezirks-Schatzmeister.

§ 9.

Mitglied der Spar- und Darlehnskasse kann jeder Eisenbahnbeamte werden. Derselbe hat das statutengemäße Eintrittsgeld, sowie eine von ihm festzusetzende und fortlaufende Spareinlage zu zahlen. Ueber Bewilligung von Darlehen siehe Statut. Die Ablieferung der Gelder erfolgt an den Bezirks-Schatzmeister.

§ 10.

Die Vertrauensmänner haben fortgesetzt ihre Mitglieder von allen Vorkommnissen unterrichtet zu halten, vornehmlich für eine entsprechende Bekanntgabe der Vereinssitzungen zu sorgen.

§ 11.

Um eine stete Vergrößerung des Vereins herbeizuführen, werden die Vertrauensmänner ersucht, fortgesetzt in ihrem Bezirke zu agitiren und die entstehenden Kosten von den Einnahmen abzuziehen.

§ 12.

Als Vereinsorgan dienen die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ in Leipzig. Der Abonnementpreis beträgt 1 Mk. Hiervon fließen 10 Prozent in die Bezirkskasse und sind daher bei der Zahlung an den Verlag in Abzug zu bringen und an den Schatzmeister abzuliefern.

Berlin, den 1. Oktober 1896. **Der Bezirk-Vorstand.**

---

30. Bezirk (Magdeburg).

Sonntag, den 15. November 1896, Nachm. 3½ Uhr in der „goldenen Krone“ (Berliner Straße) **Vortrag** des Herrn Regierungsbauführers F. Natalis von der Eisenbahn-Signal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. in Braunschweig über: „Eisenbahn-Sicherungsanlagen“, unter Vorführung von Modellen.

Wir verfehlen nicht, die verehrl. Mitglieder auf diesen hochinteressanten und instruktiven Vortrag ganz besonders aufmerksam zu machen.

Kollegen-Nichtmitglieder sind als Gäste willkommen.

Der Bezirks-Vorstand.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

A. Vielhauer's
streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien

fabriziert und versendet **nur gediegenste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**

Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.
Monatschrift für das deutsche Elternhaus.
Begründet von Dr. **Karl Fitz.**

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.

Das soeben erschienene Heft 10 hat folgenden fesselnden Inhalt: Für die Kinder unserer Armen (Gedicht). — „Willst du dich selber erkennen, sieh, wie die andern es treiben!“ — Mißgriffe in der Erziehung. — Glück. — Extrapost. — Kinderarzt. Augenentzündungen. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau. — Hauswirthschaftliches.

Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.

Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria“** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph“ }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Digitized by Google

Dienstkautionen

ohne den Abschluss einer Lebensversicherung

stellt bis zu **18000 Mk.** unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5% Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 4% zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werthpapiere in Abzug gebracht, sodaß bei 3½ prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1½%** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat einmal 1% und 7 Jahre lang den gleichen Satz an diesen Fonds zu entrichten.

Wird eine Lebensversicherungs-Police des Vereins mit verpfändet, dann ermäßigt sich der einmalige Beitrag zum Kautionsfonds von 4% auf 3%, oder es sind an Stelle des einmaligen Beitrages nur 6 Jahre lang 1% Beitrag zu leisten.

Die **Erste Berliner Kautionsgesellschaft,** welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6½% Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1½%. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, sodaß außer der Abschlußprovision das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3½%** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preussischen Beamten-Vereins in Hannover.

Gedächtnis!

Die **„Düna-Zeitung"** in Riga in No. 118 v. 29. **Mai** (10. Juni) 1896 **schreibt:**

Das Werk von Chr. Lud. Pöhlmann: „Gedächtnislehre, ihre Regeln und deren Anwendung aufs praktische Leben" (München 1896) ist uns von dem Autor zur Beurteilung zugeschickt und hat mit der Gedächtniskunst (Mnemotechnik) nichts zu thun. Pöhlmanns „Gedächtnislehre" ist vielmehr eine Willenskonzentration der Gedanken auf einen Gegenstand. Er will uns gewissermassen das Wunder der Schachgenies klar machen, welche die ganze Welt um sich vergessen können, von dem einzigen Gedanken beseelt, die Mitspieler schachmatt zu setzen. Vergessen, d. h. verscheuchen das, was uns ewig zerstreut — die Phantasie, welche sich immer beschäftigt mit Dingen, die seitwärts von dem Gegenstande liegen, mit dem wir uns zu beschäftigen haben. Diese Phantasie ist die leidige Erzeugerin unserer Zerstreutheit, die unsere Aufmerksamkeit von unserer Aufgabe ablenkt und durch diese Nicht-Konzentration der Gedanken unser Urteil in die Irre führt. Ausser dieser Hauptsache: Der Willenskonzentration der Gedanken, hängt das Gedächtnis nach Pöhlmann von drei Dingen ab: Einem tiefen Eindruck, der Zähigkeit der Behaltungsfähigkeit und der Leichtigkeit der Wiedererzeugung. Mit Hilfe dieser Methode lernt man nun seine Gedanken konzentrieren und wird von der Gedächtnisschwäche, d. h. der Zerstreutheit, welche, genau genommen, nur Unaufmerksamkeit ist, mehr oder weniger geheilt. Mit einem Wort, man lernt seine Phantasie beherrschen. Für alle diejenigen Menschen, welche im Gedächtnis viel und schnell behalten müssen, wie Schauspieler, Virtuosen, Redner, Studenten u. s. w., ist somit diese durchaus logische Schulung des Gedächtnisses auf das wärmste zu empfehlen. Es ist eine Art Anschauungsunterricht in der Lehre des Denkens, welchen Unterricht jedermann zur Schärfung mit Nutzen anwenden kann. Doch, wie man das Turnen nicht durch die Theorie erlernt, sondern durch die Praxis, durch ernste Uebungen erst den Vorteil spürt, wenn man seine Muskeln stärken will, so lernt man auch hier bei Pöhlmann nicht durch die Theorie, sondern durch die Praxis, durch die ernste Uebung, seine Gedanken (Phantasie) beherrschen, wenn man sein Gedächtnis schärfen will. Indessen, wie bei den meisten Dingen, hängt anch hier vieles von der geistigen Beanlagung ab, die sich niemand selbst geben kann. Allein Pöhlmann rechnet mit „Durchschnittsmenschen", bei denen das „Repetitio mater studiorum est" eine grosse Rolle spielt. Weil man es mit dieser neuen Methode weiter bringt, als mit der alten, so ist Pöhlmanns „Gedächtnislehre" allen auf das wärmste zu empfehlen.

Prospekt mit Zeugnissen nebst zahlreichen Zeitungsrezensionen gratis und franko durch **L. Pöhlmann,** Finkenstr. 2, **München B. 24.**

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-B's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Grossh. Baugewerk- u. Maschinenbauschule

zu Varel a. d. Jade.

Beginn des Winter-Semesters am **2. November d. Js.**

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11.

1 fein hohlgeschliffenes Rasirmesser von prima Silberstahl mit Etui nur **M. 1.80**
1 echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur **M. 1.—**
1 hochf. Taschenmesser m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur **M. 1.20**
Versendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr
Nichtgefallendes nehme retour.

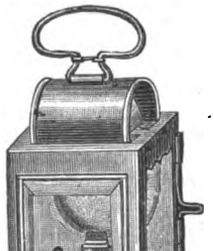
Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Glaswand der Laterne ist mit einer □ Meter-Nickel-Blende versehen. Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Unentbehrlich

in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.

Sessel-Closet

ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.
Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.
Näheres siehe 3 Wochen vorher.
Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Für Post- und Bahnbeamte
à Expl. **Mk. 1.50 franko.**

An größere Aemter sende 1 Exemplar behufs Circulation unberechnet.

Nützliche Vogelarten und ihre Eier.

Lithographie, Druck und Verlag von Fr. Eugen Köhler. Gera-Untermhaus. Eleg. geb. 2,— Mk. In Partien von 20 Expl. ab je 1,50 Mk. Das Buch enthält auf 25 Tafeln 47 ausgezeichnet gute Abbildungen von nützlichen deutschen Vögeln und ihren Eiern. In dem begleitenden Texte sind die einzelnen Vogelgattungen und Arten kurz, treffend und anschaulich nach Aussehen und Lebensweise geschildert. Das Buch ist in hervorragendem Maße geeignet, die Liebe zur Vogelwelt in der Jugend zu entzünden. Damit dürften die häufig vorkommenden Rohheiten gegen unsere gefiederten Sänger nachdrücklicher bekämpft werden, als durch die eindringlichsten Ermahnungen. Wir empfehlen allen unsern Mitgliedern, das Buch nicht nur für die Bibliotheken anzuschaffen, sondern auch in jedem Hause den Kindern in die Hand zu geben. Ein reizenderes und nützlicheres Geburtstags- u. Weihnachtsgeschenk wüßten wir in der That nicht zu nennen. Das Buch ist von den Regierungen empfohlen und auf Ausstellungen wiederholt prämiirt worden. **Der Bildungs-Verein.**

Gute Weine.

Weine im Faß v. **25** Liter an.
Rheinweine zu **50, 60, 75, 85, 90Pf.** u. h.,
Moselweine zu **55, 60, 70, 80, 90Pf.** u. h.,
Rotweine zu **80, 95, 115, 135 Pf.** u. höh.
das Liter. — **Flaschenweine** bis zu **10.ℳ** in jeder Preislage von 12 Flaschen an. 12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu **11, 13, 16, 18.ℳ** u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Digitized by Google

NOV 28 1896 LIBRARY

Nr. 45. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 5. November 1896. München.

Unser Verdingungswesen.*)

Unendlich viel gesprochen, geschrieben und gescholten hat man im Lauf der Jahre über unser Verdingungswesen. Immer wieder hat man gemodelt an den bezüglichen Vorschriften, zu einem befriedigenden Ergebniß aber wird man nach meiner vollen Ueberzeugung erst gelangen, wenn man sich entschließt, mit diesem gordischen Knoten in der Weise des großen Alexander zu verfahren, und das staatliche Beschaffungswesen auf völlig anderer Grundlage aufzubauen. Verfasser will versuchen, für eine solche Alexanderthat einige unterstützende Gesichtspunkte in's Feld zu führen.

Wenn man einigermaßen eine Vorstellung hat von den Ziffern und Werthen, mit denen der Großkaufmann zu rechnen gewöhnt ist, so macht die Ausschreibung des Jahresbedarfs einer kleinen Behörde einen unendlich kläglichen Eindruck. Einige tausend Zentner Kohlen, ein paar hundert Liter Petroleum und dann womöglich in derselben Ausschreibung Streichhölzer, Federn, Tinte, Papier, Scheuerlappen, Seife, Soda und Haarbesen, alles dieses begleitet von den rigorosen Verdingungsvorschriften, die einem Berliner Miethskontrakte nichts nachgeben, und die nur möglich sind in der stillschweigenden Voraussetzung, daß man sie doch nicht erfüllen werde. Welcher Großkaufmann soll sich auf ein derartiges Geschäft einlassen, namentlich in Anbetracht jener Klausel von der Zulässigkeit der Mehr- und Minderlieferung, für die ich als junger Anfänger schwärmte, und deren völlige Unannehmbarkeit für den Großbetrieb ich erst sehr allmählich begriffen habe?

Eine solche Ausschreibung wendet sich von vornherein ausschließlich an den Krämer und Zwischenhändler, der, genöthigt, geringe Preise anzusetzen, wenn er den Auftrag erhalten will, versuchen wird, sein Geschäft auf andere Weise zu machen, sei es, daß er geringes Maaß oder geringe Waare liefert, oder daß er, noch schlimmer und doch allzu häufig, darangeht, die Beamten, denen der Verkehr mit ihm schließlich zufällt, sich günstig zu stimmen. Allzubald ist dann ein solcher Unternehmer in den Ruf eines „bewährten Lieferanten" gekommen, und wenn die Verdingung wiederholt wird, sieht man hinweg über kleine Preisunterschiede, die er geschickt anzubringen wußte, und man überträgt ihm die Lieferung wieder, wenn er auch nicht in allen Stücken Mindestfordernder ist. Daran schließen sich dann natürlich Beschwerden, bald auch Denunziationen, Untersuchungen, Bestrafungen, was allein schon zu der Erwägung nöthigen sollte, ob die Ursache nicht im System liegt, und ob man nicht besser thäte, mit demselben grundsätzlich zu brechen.

Wir verdingen den staatlichen Bedarf hauptsächlich, um die Unparteilichkeit der Beamten über jeden Zweifel zu erheben; kein System aber dürfte hierzu ungeeigneter sein. Jeder bei der Submission übergangene Lieferant fühlt sich gekränkt und zurückgesetzt und sucht, wie die meisten Beschwerden zeigen, den Grund nicht auf sachlichem, sondern auf persönlichem Gebiete. Wenn also dieser Grund für das bisherige Verfahren nicht stichhaltig ist, — einen andern wird man schwerlich finden. Gewiß soll die Behörde, namentlich im kleinen Ort, den eingesessenen Kaufleuten die Gelegenheit zum Verdienst durch staatliche Lieferungen nicht nehmen, um ihnen aber diesen zuzuwenden, braucht man kein Verdingungsverfahren. Wer zuverlässig, über den Verdacht unlauterer Praktiken erhaben und vor Allem bestrebt ist, seine geschäftliche Ehre hochzuhalten, das weiß man, im kleineren Orte zumal, ganz genau; auch der Privatmann kauft, wenn es sich nicht um Pfennige handelt, nicht beim Budiker, welches Recht soll also dieser haben, durch einen Erfolg im Submissionstermin sich eine Kundschaft anzumaßen, für die er nach seinem ganzen geschäftlichen Gebahren und seiner Vermögenslage ungeeignet ist? Kaufe also die Behörde, wenn ihre Lagerräume nicht genügen, um direkt mit der Grube zu verkehren, ihre Kohlen beim ersten Kohlenhändler, ihr Papier bei einer großen Papierhandlung, auf Bestellbuch natürlich, das an der Kasse beglichen wird, und das Denunziantenwesen, die Versuchung für das Unterpersonal werden aufhören, ohne daß der Fiskus irgendwie Schaden erleidet. Man hat ja allmählich die Grenzen für die Zulässigkeit freihändiger Beschaffungen immer höher hinaufgeschoben, man sollte aber m. E. ruhig einen Schritt weitergehen und sie überall da anordnen, wo nicht der Gesammtbedarf, sondern der Bedarf am einzelnen Artikel oder mindestens in der betreffenden Gruppe die Freihändigkeitsziffer nicht überschreitet.

Brauchen wir also meines unmaßgeblichen Dafürhaltens das Verdingungswesen im Kleinverkehr nicht mehr, so ist es noch weit weniger geboten oder auch nur angebracht da, wo es sich um große Lieferungen und um bedeutende Objekte handelt. Probemäßige Waare, wie wir sie haben wollen, hat einen ganz bestimmten, durch tausend Voraussetzungen bedingten Preis, der wohl gewissen örtlichen und zeitlichen Schwankungen unterworfen ist, den man aber im Wege des Mindestgebots am allerwenigsten sicher ermitteln kann.

Ich habe es aus dem Munde eines sehr großen und über allen Zweifel erhabenen Industriellen, daß er wohl einem Zwischen-

*) Wir entnehmen diesen bemerkenswerthen Artikel, dessen Verfasser P. K. zeichnet, der „Monatschrift für Deutsche Beamte", Organ des Verbandes Deutscher Beamten-Vereine. Herausgeber: Friedr. Caspar, Kaiserl. Geh. Oberregierungsrath und vortragender Rath im Reichsamt des Innern. D. Schriftl.

Digitized by Google

händler auf Verlangen eine der fiskalischen Probe ähnliche, aber minderwerthige Waare zu einem geringen Preise liefern könne, daß er sich aber in eine Konkurrenz mit einem solchen niemals einlassen werde, da die probemäßige Waare eben so und so viel, sagen wir Garn und Farbstoff, fordere, daß sie sich nur zu einem bestimmten Preise liefern lasse, den man nur unterbieten könne in der ausgesprochenen Absicht, zu versuchen, die minderwerthige Waare anzubringen. Die Großindustrie hat aber noch andere Gründe, sich von den öffentlichen Verdingungen zurückzuhalten. Mir ist aus schon reichlich langer Erfahrung kein Fall bekannt, daß der Fiskus genöthigt gewesen wäre, die von den Unternehmern bestellte Kaution anzugreifen. Konventionalstrafen kamen wohl vereinzelt vor, wenn aber die Betreffenden nachträglich die Gründe ihrer Verspätung klarlegten, sah man sich doch in den meisten Fällen veranlaßt, auch die Strafen auf sich beruhen zu lassen. Der Großverkehr aber arbeitet der Regel nach nicht mit Kautionen und Konventionalstrafen, sondern hat andere Sicherungsmittel, und selbst für den größten Geschäftsmann ist es unbequem, wenn er einen Theil seines Betriebskapitals dem Geschäft entziehen und als Kaution festlegen soll, für einen längeren Zeitraum zumal, da ihm an Einzelgeschäften und Lieferungen für kurze Fristen nichts gelegen sein kann. In dieser Beziehung kommt nämlich noch ein Gesichtspunkt in Betracht. Fiskus fordert sehr viele Waaren, die in dieser Form und Beschaffenheit vom Privatverkehr überhaupt nicht gebraucht werden. Um sie herzustellen, bedarf es deshalb besonderer Fabrikationseinrichtungen, Aenderungen an den Webstühlen, Herstellung neuer Formen, Walzen und Pressen, die werthlos werden, wenn die fiskalische Lieferung wegfällt; für die Fabrikanten sind daher solche Lieferungen nur schmackhaft, wenn sie dieselben so lange behalten können, bis die neuen Betriebseinrichtungen herausgewirthschaftet sind, und es kann ihnen nichts daran gelegen sein, nach Jahresfrist in einen erneuten Wettstreit einzutreten, um eines Geschäftes willen, das noch dazu mit Plackereien und Erschwerungen umkleidet ist, für die der gewöhnliche Verkehr keine Analogien bietet. Dies ist der Grund, weshalb fiskalische Lieferungen noch immer in so weitem Umfange von Zwischenhändlern besorgt werden, und die Produzenten selbst sich zurückhalten.

Es bleibt nun die Frage, was man thun soll, um den fiskalischen Güterverkehr von den Zufälligkeiten des Ausbietungsverfahrens und von den Elementen zu befreien, denen die zufriedenstellende Bedienung ihres Abnehmers erst in zweiter Linie steht. Das wird freilich nicht im Wege des Schema F. mit den gedruckten Lieferungsbedingungen und der Zeitungsanzeige geschehen können. Wo Barthel den Most holt, oder mit anderen Worten, wo die Dinge, deren die Behörde bedarf, in großem Maßstab auf Lager gehalten oder angefertigt werden, weiß dieselbe auch ohne Anzeigen, oder wenigstens kann sie es wissen, wenn ihre Beamten sich mit der heute fast für jede Branche vorhandenen Fachliteratur beschäftigen. Wenn sie sich daher im Wege des Schriftwechsels oder meinetwegen auch der mündlichen Verhandlung, mit der man freilich kein Unterpersonal betrauen darf, unmittelbar mit den Fabrikanten ins Einvernehmen setzt, wird sie jedenfalls zuverlässigere Angebote erhalten, als durch die Auslegung der gedruckten Bedingungen im Geschäftszimmer der Behörde; von diesen „Bedingungen", die als Anhalt für die Behörde bestehen bleiben können, wird man dann in Einzelheiten auch einmal abweichen dürfen, um einen wirklichen Gelegenheitskauf zu machen, denn wenn auch für die fiskalischen Betriebe einheitliche Muster mit Recht vorgeschrieben sind, wird man doch geringe Abweichungen für den Preis einer erheblichen Ersparniß immerhin gelegentlich in Kauf nehmen können. Für laufende Geschäfte treffe man laufende Abmachungen; die meisten Dinge, deren der Fiskus bedarf, werden einen Markt- oder Börsenpreis haben, der nach amtlicher Feststellung auch für die fiskalische Rechnungslegung genügen mag, für die übrigen Sachen wird eine jährliche oder noch öftere Neufestsetzung genügen, für welche der Lieferant die nöthigen Unterlagen mitzubringen hat; so kann auch der Fiskus an den Konjunkturen des Marktes theilnehmen, während jetzt nur die Lieferanten sich diese zu Nutzen machen, während sie, durch Kontrakte gebunden, bei Preissteigerungen zu klagen anfangen, und es doch hin und wieder erreichen, daß man sie aus ihren Verbindlichkeiten entläßt, deren starre Ausnutzung ja allerdings auch ihr Mißliebiges hat.

Von solchen starren Kontrakten sollte man überhaupt thunlichst absehen. Daß sie nicht um der Sache, sondern nur um der Rechnungslegung und nebenbei um des Stempels willen geschlossen werden, ergiebt sich allzuoft daraus, daß eine Lieferung halb beendet und abgenommen ist, ehe das Kontraktsformular die Instanzen durchlaufen hat, und wenn man sie einmal für zweifelhafte Fälle zu prüfen beginnt, findet man, daß sie zwar juristisch höchst vollkommen, für die technischen Einzelheiten aber nahezu unbrauchbar sind. Auf diese ist aber, das gesteht Schreiber dieses, obwohl selbst Jurist, ohne Weiteres zu, hauptsächlich Gewicht zu legen; in Beziehung darauf soll man Belehrung hernehmen, wo man sie findet, aber nicht aus alten Akten und bewährten Mustern, sondern unmittelbar aus den neuesten Fortschritten der Industrie und des Handelsverkehrs; diese technischen Bedingungen, in allen Einzelheiten genau verabredet, und von beiden Theilen schriftlich anerkannt, sind unendlich viel wichtiger als die Abreden für den Konkurs- und Todesfall oder über Kautionen und Konventionalstrafen, in denen der Jurist das punctum saliens zu suchen liebt.

Giebt nun solchergestalt der Fiskus einen großen Theil seiner Prärogative auf; verzichtet er auf das Schema F., um fürderhin lediglich als guter Hausvater und als Kaufmann zu handeln — ein Gesichtspunkt, der vor aller Schreiberei nur zu leicht verloren geht — so soll er das auch unbeirrt durchführen. Wir haben jetzt, häßlich genug, eine schwarze Liste der verfehmten Lieferanten, die wegen Unzuverlässigkeit oder Unredlichkeit ausgeschlossen sind; prüft man aber diese Liste durch eine Reihe von Jahren hindurch, so wird man finden, daß es einer ganzen Anzahl von solchen Leuten gelungen ist, wieder angenommen zu werden; wodurch? Durch händeringende Klagebriefe, durch das Versprechen der Besserung, durch Audienzen, bei denen die Frau auch wohl einmal einen Fußfall thut, und was weiß ich sonst. Wenn mich im privaten Leben ein Kaufmann oder Handwerker einmal betrogen hat, so gehe ich nie wieder zu ihm, ich brauche ihn auch nicht, denn das Angebot überschreitet fast überall die Nachfrage; weshalb also soll der Fiskus bei seinen großen Lieferungsobjekten eine Ausnahme machen?

Wenn wir nicht mehr submittiren, sondern uns direkt an große zuverlässige Häuser wenden, so werden wir sehr viel seltener in die Verlegenheit kommen, einen Lieferanten auf die schwarze Liste zu setzen. Ist es aber doch einmal nöthig gewesen, so soll es dabei auch ein für allemal sein Bewenden behalten. Die Lieferanten sollen wissen, daß der Fiskus nicht zu den gutmüthigen Leuten gehört; vor Allem sollen sie auch wissen, daß die niederen Beamten keine Versuchsobjekte sind für allerhand Durchstechereien, mit denen man sich vor den schroffen Bedingungen schützen will, denn nur deshalb und nicht aus gutem Herzen versuchen sie, sich mit dem Unterpersonal gut zu stellen. Wenn der Geschäftsverkehr ohne Submissionen, nur mit seinen Geschäftsgebräuchen und im Uebrigen in rücksichtsloser Ausnutzung aller Umstände auskommt, weshalb soll der Fiskus, der größte Geschäftsmann, eine Ausnahme machen; geschieht es nur, um uns Beamte über jede Verdächtigung erhaben zu stellen, so hätte man ein schlechteres Piedestal hierfür als unser heutiges Verdingungswesen schwerlich finden können.

Das Kilometerband.

Von Dr. Greder, Staufen in Baden.

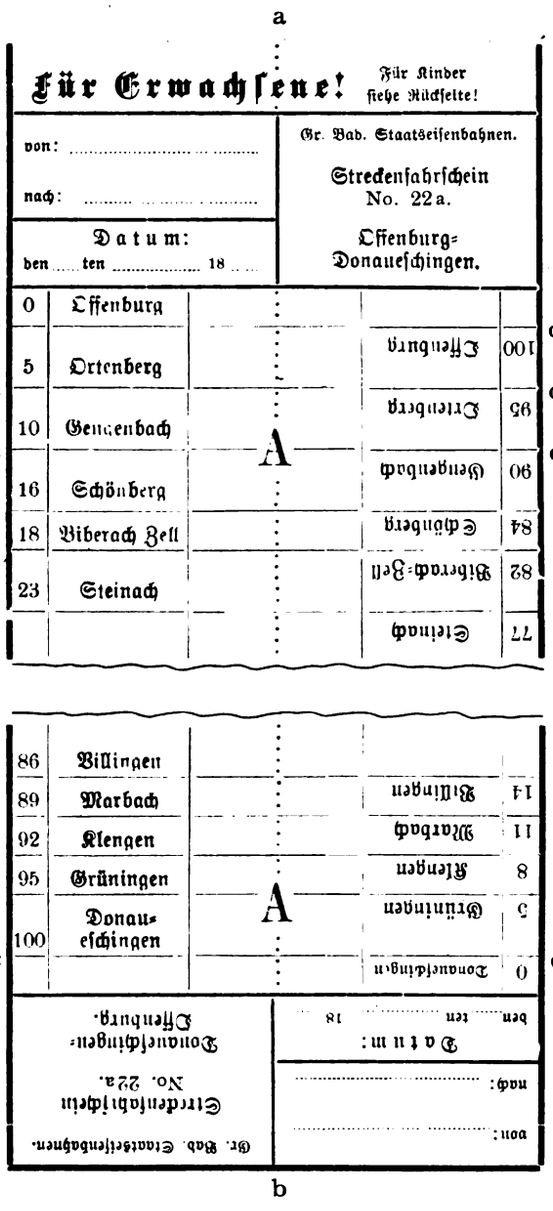
Welch großes Interesse der Entwickelung der Fahrkartenreform bei der Eisenbahn allerseits entgegengebracht wird, beweisen die zahlreichen größeren und kleineren Aufsätze, welche in dieser Angelegenheit in letzter Zeit in den Tagesblättern erschienen sind, beweisen auch die vielen Zustimmungsschreiben, die ich nach Veröffentlichung meiner Schriften über das Kilometerband erhalten habe. Eine Menge neuer Vorschläge sind dabei zu Tage gekommen, die alle bezwecken, den Wünschen des Publikums in Bezug auf Vereinfachung des Fahrkartenwesens entgegenzukommen. Wenn nur diese „Wünsche" zu berücksichtigen wären, so wäre es überflüssig einen weiteren Vorschlag zu machen, ihnen wäre mit den bereits vorhandenen vollauf gedient. Aber diesen Wünschen des Publikums steht die mindestens ebenso berechtigte Forderung der Bahnverwaltungen gegenüber, daß jene Reform durchzuführen sei ohne wesentliche Kosten, ohne die geringste Mehrbelastung der jetzt schon arbeitsüberhäuften Beamten und daß sie zugleich die schärfste Kontrole des Verkehrs, des Publikums wie der Beamten gewährleistet. Gegen diese drei Vorbedingungen aber verstoßen alle bis jetzt gemachten Entwürfe, und außerdem sind alle nur innerhalb der Grenze der betr. Verwaltung brauchbar, so daß z. B. die Möglichkeit, mit einer badischen Kilometerkarte auf württembergischer Bahn zu fahren ausgeschlossen wäre.

Dank einigen werthvollen Anregungen — diesen Dank hiermit auszusprechen ist mir eine angenehme Pflicht! — bin ich nun zu folgendem neuen Vorschlag der Anwendung meines Kilometerbandes gekommen. Zuvor muß ich noch das Band als solches beschreiben für diejenigen Leser, welche meine früheren Abhandlungen nicht kennen; ich bin aber auch gerne bereit, Jedem, der es verlangt, jene ersten Druckschriften zuzusenden.

Digitized by Google

Das Kilometerband

ist ein 2 Centimeter breiter Papierstreifen, der auf der einen Seite gummirt, auf der andern mit einem zweckentsprechenden Aufdruck versehen ist, nämlich einem Maßstab (1:750000) an beiden Längenseiten (1 Kilometer = 1,5 Millimeter) und der auf der Mittelbahn angebrachten Bezeichnungen der Bahnverwaltung (Ausgabestelle), die außerdem hier durch Farbenunterschiede (gelb = badisch, roth = württembergisch, blau = bayerisch ꝛc. ꝛc.) dem Auge kenntlich gemacht wird, während die Farbe der Seitenstreifen, welche die Kilometereintheilung tragen, in der bekannten Weise (gelb, grün, braun) die Wagenklassen unterscheiden lassen. Tausend Kilometer = 1,5 Meter Band würden etwa eine Rolle geben mit dem Durchmesser eines Einpfennigstücks und in kleinen Papierbüchsen zum Verkauf kommen. Auch auf einen kleinen Doppelkarton ($5^1/_2$:8 Centimeter) aufgewickelt, in Futteral nebst Bleistift und Messerchen in der Westentasche unterzubringen, ist die Sache sehr praktisch. Um das Durchtrennen in der Mitte zu erleichtern (s. unten bei „Gebrauch"), kann das Band in seiner Längsmittellinie perforirt sein.



Als Unterlagen für dieses Kilometerband nun dienen Streckenfahrscheine, die nach folgendem Grundsatze herzustellen sind: die einzelnen Bahnstrecken jedes Landes werden in Unterstrecken von je ca. 100 Kilometer eingetheilt, resp. die kleineren zu solchen zusammengelegt. Jede solche ca. 100 Kilometer-Strecke bildet die Grundlage eines Streckenfahrscheines von der nebenstehend abgebildeten Einrichtung. (Die Abbildung ist die Darstellung des Streckenfahrscheins Nr. 22a der badischen Bahn Offenburg-Donaueschingen.)

Die Mittellinie a b ist perforirt, um den Schein leicht in ihr durchreißen zu können; die Linien c d, c d entsprechen in ihren gegenseitigen Entfernungen genau den wirklichen Entfernungen der Stationen auf der Bahnstrecke im Maßstabe des Kilometerbandes (1:750000). Die wirklichen Entfernungen sind links neben den Stationen in Zahlen eingetragen. Der Raum A dient zur Aufnahme des Kilometerbandes. Die Stationsnamen gehen auf der einen Seite von oben nach unten für die Fahrtrichtung Offenburg-Donaueschingen, für die umgekehrte Richtung auf der andern Seite von unten nach oben. Die Linien cd sind in Wirklichkeit, um den Schein dort leicht und genau falzen zu können, in gestricheltem Stahltiefdruck hergestellt. Für Kinder ist die Rückseite genau ebenso, nur im Maßstabe 1 : 1 500 000 bedruckt, d. h. die Abstände der Linien cd sind je um die Hälfte verringert.

Solcher Streckenfahrscheine wären nun z. B. für Baden (mit 37 Hauptstrecken) etwa 25—30 nöthig. Je 100—200 Scheine derselben Strecke sind zu einem Block einzeln abreißbar vereinigt und diese Blocks mit deutlichen Aufschriften sind sowohl nach Bedarf in den Wartesälen jeder Station aufgehängt, als auch für wenige Pfennige den Wirthen und Publikum zur Verfügung zu stellen. Auch ist in jedem Wagenabtheil der Block derjenigen Strecke enthalten, welche der Wagen durchläuft, so daß der Reisende nöthigenfalls noch im letzten Augenblick seine Fahrkarte wenigstens bis dahin, wo er umsteigen muß, im Wagen machen kann.

Nun zum Gebrauch dieser Einrichtung!

Gesetzt, ein Reisender besitzt ein Kilometerband 2. Klasse, ausgegeben von der Generaldirektion der Großh. Bad. Staatseisenbahnen, und möchte von Offenburg nach Steinach fahren. Er verlangt in Offenburg von seinem Gastwirth den Streckenfahrschein Offenburg-Donaueschingen, oder entnimmt denselben am Bahnhofe dem betr. Block, oder endlich er findet ihn im Wagen des Zuges, den er besteigt. Den Schein knifft er in der Linie bei Steinach (23 Kilometer) um, was wegen des halbperforirten Stahldrucks leicht und genau zu machen ist. Nun wird mittels eines Taschenanfeuchters oder der Zunge der ganze Streifen A von Offenburg bis Steinach feucht gemacht; da der untere Theil (Steinach bis Donaueschingen) ganz umgelegt ist, wird die Bahn A nur bis scharf zur Linie „Steinach feucht und kann jetzt die gummirte Seite des Bandes genau am Strich „Offenburg" angelegt und bis zur Linie „Steinach" aufgeklebt werden. Wenn man jetzt auch das Band bei Steinach straff umschlägt, so kann mit einem zwischen beide Blätter des Fahrkartenscheines geschobenen Messer Band und Schein zugleich haarscharf auf der Linie „Steinach" abgeschnitten werden: damit sind dem Kilometerband genau 23 Kilometer entnommen.

Ueber die Einfachheit und leichte Durchführbarkeit dieses Verfahrens lasse ich mich nach zahlreichen Versuchen, die ich mit den ungeschicktesten Leuten angestellt habe, nicht mehr in Kontroversen ein, ich stelle aber Jedem, der selbst Versuche machen will, gerne gegen Einsendung von 30 Pfennigen in Briefmarken einen kleinen Block nebst Band zur Verfügung.

Wenn jetzt der Reisende links oben die Namen „Offenburg", „Steinach" und das Datum einträgt (mit Blei!), so hat er eine giltige Fahrkarte für jene Strecke. Der Schaffner reißt in der perforirten Linie die beiden Hälften des Scheines und des Bandes auseinander, behält den rechten Theil, den linken giebt er dem Reisenden zurück. Muß der Reisende plötzlich die Reise auf einer Zwischenstation unterbrechen, so durchlocht der Schaffner den Namen dieser Station und der Reisende läßt durch Aufdruck des Stationsstempels die Giltigkeit für die Weiterreise beglaubigen.

Die weitere Entwicklung dieses Systems läßt sich nun sehr leicht denken; sobald die Nicht-Uebertragbarkeit des Kilometerbandes wegfällt, wird die Sache sich gestalten wie bei der Post: jeder Wirth, jeder Kaufmann wird sich einen gewissen Vorrath an „Kilometern" halten, so daß nun auch Derjenige, welcher nur wenig reist, sich mit seinem Frühstücksbrot soviel Kilometer holen lassen kann, als laut Fahrplan die geplante Reise beträgt. Auch am Schalter des Bahnhofes wäre von einer endlosen Rolle leicht und schnell jedes beliebig lange Stück des Kilometerbandes zu entnehmen. Damit wären alle die unendlich vielfachen Fahrkarten, Fahrscheine, Fahrhefte ꝛc. überflüssig und Schalter- wie Zugspersonal ganz bedeutend entlastet.

Die Vortheile dieses Systems sind wohl ohne Weiteres ersichtlich:

1. Der Gang zum Schalter, ja u. U. in's Stationsgebäude fällt ganz weg.
2. Die Anfertigung der Fahrkarte ist einfach, und weil rein mechanisch, absolut sicher.
3. Die Kontrole durch den Schaffner ist leicht, schnell und sicher, weil sie nur durch das Auge, ohne Rechnen ꝛc. geschieht.
4. Der Schaffner hat nur einmal mit dem Reisenden zu thun, weil das Abverlangen der Karte wegfällt.
5. Die eine Hälfte der Fahrkarte kommt und bleibt unter allen Umständen zu Händen des Schaffners. Dadurch erhält die

Digitized by Google

Verwaltung ein hochwichtiges Kontrol- und statistisches Material sicher geliefert.

6. Ebendadurch kann auch leicht von Land zu Land abgerechnet werden, da aus der Farbe des Mittelstreifens (s. o.) leicht zu konstatiren ist, wie viele Kilometer von Reisenden mit Kilometerbändern andrer Länder auf der diesseitigen Bahn gefahren wurden.

7. Geeignet angebrachte Tiefprägungen, Kontrolnummern 2c. werden jeden Betrug ausschließen.

8. Zwar unwichtig, aber gewiß manchmal gerne gesehen: man hat immer den ganzen Streckenfahrplan seiner Reise selbst mit Entfernungen vor sich.

9. Bei diesem neuen System ist es möglich, alle Aenderungen bez. des Tarifs vorzunehmen, ohne das System selbst wesentlich zu ändern. So wären z. B., falls für große Touren entsprechender Rabatt gewährt werden sollte (Zonentarif), für diese besondere lange, zusammenlegbare, nur die wichtigsten Stationen enthaltende Fahrkartenscheine auszugeben, wobei die Linien cd (s. Abbildung) in ihren Entfernungen entsprechend gekürzt sind.

Die einfache Ueberlegung, daß in der einfachen Uebertragung des wirklichen Reisevorgangs auf das Fahrkartenwesen die Lösung des Problems liegen muß, hat mich zum Auf- und Ausbau meines Systems gebracht. Wer sich dafür interessirt, wie sich dies allmählich entwickelt hat, der verlange von mir meine früheren Schriften über dieses Thema (gratis und franko). Vielleicht bieten sie Manchem Anregung zu weiteren Verbesserungsvorschlägen, wofür ich Jedem sehr dankbar wäre!

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Ueber die Durchschnittsgehalte der deutschen Eisenbahnbeamten und Arbeiter machen bayerische Blätter folgende Angaben: Bayern 1515 Mark, Baden 1469 Mark, Elsaß-Lothringen 1383 Mk., Württemberg 1253 Mk., Preußen 1233 Mk. Sachsen 1152 Mk. Wir kennen die Quelle nicht, aus der diese Angaben entstammen, nach der neuesten Statistik des Reichs-Eisenbahnamts für 1894/95 (s. Deutscher Eisenbahn-Kalender für 1897) treffen dieselben nicht ganz zu. Es entfallen nämlich in den angegebenen Staaten auf Beamte und Arbeiter der gesammten Eisenbahnverwaltung folgende Ausgaben:

			Beamte und Arbeiter		durchschnittlich
Preußen . . .	342679236	Mark auf	282580	=	1212 Mark
Bayern . . .	51871466	„ „	35391	=	1460 „
Sachsen . . .	40766098	„ „	35246	=	1440 „
Baden	18885004	„ „	13430	=	1405 „
Elsaß-Lothringen	22348898	„ „	16592	=	1347 „
Württemberg .	14271560	„ „	11634	=	1226 „

Demnach wäre allerdings Bayern derjenige Staat, der die höchsten persönlichen Ausgaben hat, aber nicht so hoch als oben angegeben. Wenn Sachsen an letzter Stelle genannt wird, so trifft das nicht mehr zu. An diese ist Preußen gerückt. Die Reihenfolge ist demnach die nachstehende:

Bayern . . .	1460 Mk.	Elsaß-Lothringen	1347 Mk.
Sachsen . .	1440 „	Württemberg . .	1226 „
Baden . . .	1405 „	Preußen . . .	1212 „

Einige Worte zur Dienstzeit der Eisenbahnbeamten. (Eingesandt aus Baden.) Es ist schon des öfteren Klage darüber geführt worden, daß die Vereinsabende in Ansehung ihres Zweckes immer noch zahlreicher besucht sein könnten. Man sollte doch glauben, daß an diesen Abenden, die der Besprechung der Standesinteressen, Förderung der Berufsliebe und dem Zwecke der geselligen Unterhaltung gewidmet sind, sich die Mitglieder ohne Ausnahme einfinden. Daß dieser ideale Zustand noch nicht eingetreten ist, wird irrthümlicherweise auf Konto der Lauheit und Gleichgültigkeit der Vereinsmitglieder gesetzt. Es ist dies jedoch eine falsche Annahme und es lohnt sich daher der Mühe, der Ursache näher auf den Grund zu gehen. Sind es bei Manchen familiäre Rücksichten, welche ihn von dem Besuche der Vereinsabende abhalten, so sind es andererseits bei vielen vorwiegend Gründe dienstlicher Natur, welche ihnen nicht gestatten, sich nach Wunsch dem Vereinsleben zu widmen. Besonders trifft Letzteres bei den Beamten des Betriebs- und Abfertigungsdienstes zu. Ganz abgesehen von den Früh-, Spät- und Nachtdiensten, sind bei diesen Beamten eine 11—12stündige Präsenzzeit keine Ausnahme. Wenn die Bureaustunden bei Beamten anderer Verwaltungen (Zoll- und Steuer 2c.) längst beendet sind, dann kommen für den Eisenbahnbeamten noch die härtesten und aufreibendsten Dienststunden, wie ein Blick in die Gepäckabfertigungs- und Kartirzimmer Ueberzeugung verschaffen kann. Der Eisenbahnbeamte unterzieht sich willig den einmal in der Eigenart des Dienstes liegenden Beschwerlichkeiten, auf der anderen Seite darf man ihm aber auch nicht verübeln, wenn er entsprechend wieder entschädigt sein möchte. Wenn wir die Sonntagsruhe. auf welche wir später zu sprechen kommen, außer Acht lassen, wäre es geboten, daß dem Personal des Betriebs- und Abfertigungsdienstes — ähnlich wie den badischen Beamten auf den auf Schweizer Gebiet gelegenen Bahnstrecken — zum Voraus bestimmte Tage freigegeben werden. Giebt es doch Stationen, auf welchen Beamte überhaupt keine freien Tage ohne vorausgegangenen Nachtdienst (mit vorhergegangenem Tagesdienst von vielleicht 10stündiger Dauer) haben, und wiederum Stationen, wo ein dienstfreier Sonntag alle 3—4 Wochen bei regelmäßigem Turnus eintrifft. Wenn durch die Stationsvorstände hier aus eigener Initiative nicht Wandel eintreten kann, so dürfte doch seitens der Bezirksbeamten ohne bedeutenden Aufwand durch vermehrte Ablösung Besserung geschaffen werden können. Damit wären viele Klagen aus der Welt geschafft, eine freudigere Hingabe an den Dienst gefördert und in gesundheitlicher Beziehung unendlich Gutes zum Wohle des Einzelnen, als auch des Staates gestiftet. Man wird uns einwenden, der Bezirksbeamte kann nicht ohne Weiteres vermehrte Ablösung eintreten lassen. Wenn man aber die Ungleichheit des Ablösungsmodus in einzelnen Bezirken sieht, so kommt man unwillkürlich zu der Schlußfolgerung, daß derselbe eben ganz den bei Großh. Generaldirektion gestellten Anträgen entsprechen wird. Der Hinweis darauf, daß zur vermehrten Ablösung das erforderliche Personal mangele, dürfte kein stichhaltiger Grund zur Unterlassung dieser Maßnahmen sein, weil er höchstens das Bedürfniß in sich schließt, das Personal zu vermehren. In Zeiten der Sonntagsruhe, welche in der Hauptsache den Beamten der Güterverwaltungen und Güterexpeditionen zu Gute kommt, wäre das zur Ablösung erforderliche Personal schon auf den eben genannten Dienststellen zu finden. Seither ist aber von Herbeiziehung desselben zur Ablösung wenig Gebrauch gemacht worden oder doch nur dann, wenn es galt, ohne Kosten am gleichen Orte auch Beamte anderer Dienstzweige (Gepäckabfertigung und Telegraphen-Bureau) in den Genuß der Sonntagsruhe zu versetzen. Damit wäre aber der Grundsatz anerkannt, daß die Sonntagsruhe auch den übrigen Beamten zu Gute kommen solle, somit auch jenen auf den Außenstationen, und dürften die erforderlichen Stellvertretungskosten kein Grund sein, dem einen Beamten zu verweigern, was dem andern durch die Gunst des Zufalls zu Gute kommt. —

Vereinswesen.

Ueber Sterbekassen der Beamten. Unsere Leser werden sich erinnern, daß wir wiederholt und jederzeit von der Gründung von Kassen auf Umlage abgerathen haben. So bestechend diese auch für eine oberflächliche Betrachtung sein mögen, so ist doch erwiesen, daß sie auf die Dauer, eine Eigenschaft, die bei derartigen Kassen doch erste Bedingung sein muß, nicht aushalten, und daß an die — übrigbleibenden Mitglieder die Forderung viel größerer Opfer herantritt, als es am Anfang als nothwendig und zweckdienlich hingestellt worden ist. In der That sind derartige Kassen, wenn sie nicht durch besondere Fonds sicher gestellt sind, auch reichsgesetzlich verboten. In Preußen hat nun jetzt ein größerer Verband, der Centralverband der Gemeindebeamten, mit 4000 Mitgliedern, die über alle Provinzen zerstreut sind, die Erfahrung machen müssen, daß ihm sein Vorhaben der Gründung einer solchen Kasse mit Umlage verboten worden ist. Der Oberpräsident der Provinz Brandenburg hat dem Vorstand folgende Antwort zugehen lassen: „Im Auftrage des Herrn Ministers des Innern erwidere ich . . ., daß ein Bedürfniß zur Bildung der in Aussicht genommenen Sterbekasse nicht anerkannt werden kann. Abgesehen hiervon empfiehlt es sich aber auch nicht, für so große Bezirke Sterbekassen zu bilden, da die hierfür erforderliche umfangreiche Organisation außer Verhältniß zu dem auf die Gewährung von Sterbegeldern gerichteten Kassenzwecke stehen würde. „Die Verwaltung einer derartigen Kasse wird vertheuert (?) und die Leistungsfähigkeit in Folge dessen beschränkt. Außerdem stelle die größere Ausdehnung der Kasse Anforderungen an die Leitung und Aufsicht, deren Erfüllung die Kräfte der das Unternehmen leitenden Personen leicht übersteigen können. Endlich können auf dem Umlageverfahren beruhende Sterbekassen überhaupt nicht mehr zugelassen werden."

Die „M. N. N". bemerken hierzu treffend: „Sterbekassen, welche nach dem Umlageverfahren für jeden Sterbefall zum Beispiel eine Mark Mitgliederbeitrag einziehen und diese eingezogene Summe an die Hinterbliebenen zur Auszahlung bringen, sind

Digitized by Google

durchwegs nicht lebensfähig und laboriren an einem stetig wachsenden Defizit, da die älteren Mitglieder zu niedrige Beiträge entrichten. Die verantwortlichen Leiter der bestehenden Sterbekassen sollten daher den jüngeren Mitgliedern zu ihrem Rechte verhelfen und, wenn auch gegen den eigenen materiellen Vortheil, energisch darauf dringen, daß dieses Umlageverfahren durch eine nach versicherungstechnischen Grundlagen aufgestellte Beitragsskala ersetzt werde, und daß außerdem für die künftigen Verpflichtungen der Kasse ein entsprechender Reservefonds zurückgelegt werde. Neue Sterbekassen sollten ohne diese rationelle Einrichtung nicht mehr zugelassen werden. Sterbekassen, die ohne Unterschied Gesunde und Kranke aufnehmen, lassen sich ja rechtfertigen vom Standpunkte des Corpsgeistes aus, der auch den Angehörigen eines kranken Kollegen eine Unterstützung ohne entsprechende Gegenleistung gönnt. Da die Verwaltung als Ehrenamt meist gratis besorgt wird, da ferner in manchen Fällen aus anderen Quellen noch regelmäßige Zuschüsse zufließen, so ist es auch möglich, daß diese Kassen billiger sind als eine solide Versicherungsanstalt; ohne Reorganisation vermögen sie aber dem Familienvater nicht die gleiche Sicherheit zu bieten und erregen mit Recht unter den jüngeren Mitgliedern Unzufriedenheit."

Verein Deutscher Eisenbahn-Werkmeister. Mit dem Sitze in Breslau besteht seit längerer Zeit ein besonderer Verein, der die „Werkmeister" Deutschlands zu einem großen Ganzen zusammenschließen will, um den „Werth" des Standes durch Förderung der allgemeinen und der Fach-Bildung zu heben, sowie ein „richtiges" Standesbewußtsein zu pflegen, dem Einzelnen die Segnungen der Zusammengehörigkeit zu sichern, und ihn, sowie seine Hinterbliebenen in Fällen der Noth und des Todes durch „ausschließlich" von Kollegen aufgebrachte Mittel zu unterstützen.

Der ideale Gesichtspunkt, die Zusammengehörigkeit aller Deutschen Eisenbahnwerkmeister, ist nach einem Rundschreiben des Hauptvorstandes insofern gewahrt, als jeder Eisenbahnwerkmeister, Werkmeisterdiätar und Anwärter, wenn letzterer die Prüfung zum Werkmeister abgelegt hat, ohne weitere Förmlichkeiten zu erfüllen, gegen Eintrittsgeld von 1 Mk. Mitglied werden kann. Gegen einen Monatsbeitrag von 35 Pfennigen werden nicht nur alle Vereinskosten gedeckt, sondern im Ablebensfalle 150 Mk. an dessen Hinterbliebene gezahlt und zwar ohne Rücksicht auf die Dauer der Mitgliedschaft und die Art des Todes. Dem Verein gehören bis jetzt 620 Mitglieder an. —

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes wurde der Weichensteller Wilhelm K. am 27. Juni 1896 vom Landgericht Duisburg zu Strafe verurtheilt. Am 21. Oktober 1895 Abends wurde der Angeklagte, dem die Bedienung des Stellwerkes auf dem Bahnhofe Breul obliegt, durch den Blockapparat — und nicht, wie es vorgeschrieben war, durch den Morseapparat angewiesen, den von Mülheim a. d. Ruhr abgelassenen Personenzug auf das zweite Gleis zu lassen; er hat sich aber nicht überzeugt, ob dieses Gleis auch frei war, dies war nicht der Fall, und es kam zu einem Zusammenstoße mit einigen leeren Güterwagen, die dort standen. Angeklagter führte zu seiner Entschuldigung an, es sei neblig gewesen, sodaß er die 140 Meter vom Stellwerk entfernt stehenden Güterwagen nicht habe sehen können. Er habe auch etwa zwanzigmal angefragt, ob das Gleis 2 frei sei, ohne eine Antwort auf seine Depeschen von der Station zu erhalten. Das Gericht meinte, es könne dahingestellt bleiben, was Angeklagter sonst noch für Vorsichtsmaßregeln getroffen habe, er hätte — darin wurde seine Hauptschuld gefunden — das instruktionswidrig gegebene Signal nicht befolgen dürfen (!). Der Reichsanwalt hielt die Revision des Angeklagten gegen das Urtheil für unbegründet; allerdings sei der Urtheilsgrund bedenklich, daß der Angeklagte die von einem anderen Beamten pflichtwidrig gegebene Instruktion nicht hätte befolgen dürfen, das Urtheil werde aber durch den anderen Grund getragen, daß Angeklagter sich nicht von dem Freisein des Gleises überzeugt habe. Das Reichsgericht verwarf die Revision.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Ist die Benutzung einer anderen Fahrklasse strafbar? Zur Frage der strafrechtlichen Verfolgung von Eisenbahnfahrgästen, welche bei Ueberfüllung der Wagenabtheile eine höhere Fahrklasse benutzen, als für die ihr Fahrschein gilt, liefern die Londoner „Times" folgenden, besonders den Berliner Stadt- und Vorortsbahnzuständen gegenüber sehr interessanten Beitrag. Vor dem Lordmayor von London erschien kürzlich ein Kaufmann, angeklagt, mit einem Billet dritter Klasse in die erste Klasse der unterirdischen Londoner Stadtbahn eingestiegen zu sein. Der Lordmayor aber — sprach ihn der „Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau" zufolge frei, indem er ausführte: „Solche Kleinigkeiten rechtfertigen nicht eine gerichtliche Verfolgung. Betrügerische Absicht ist nicht festzustellen. Ich selbst benutze fast jeden Tag die Stadtbahn und sehe, wie die Eisenbahnangestellten die Reisenden zweiter und dritter Klasse in Wagen erster Klasse hineindrängen, weil die Plätze in der dritten Klasse niemals ausreichen. Es giebt nur eine Art, hier ein Ende zu schaffen: Die Gesellschaften nehmen für die Stadtbahn und die Züge der Bannmeile das amerikanische System an, das nur eine einzige Klasse kennt und nur einen Einheitsfahrpreis. Sie finden hierbei ihren Vortheil: Das Publikum wird sich hierüber nicht beklagen, und die Justiz wird in Zukunft keine Zeit mehr mit so schofelen Prozessen verlieren". Bei uns faßt man derartige Ueberschreitungen in der Regel peinlicher auf. Ob mit Recht? Das bleibe dahingestellt. —

Fiskalismus und Eisenbahnwesen. Zwischen dem Finanzminister Herrn Miquel und dem Eisenbahnminister Herrn Thielen sollen Meinungsverschiedenheiten bestehen, insofern als letzterer verlangt, daß die großen Eisenbahnüberschüsse auch der Förderung des Verkehrs in steigendem Maße zu Gute kommen, worauf Herr Miquel nicht eingehen wolle. Er habe vielmehr einen Abstrich von 15 Millionen im Eisenbahnetat gefordert, der für eine dringend nothwendige Vermehrung des Betriebsmaterials eingesetzt war. „Landgraf werde hart!" so sind wir versucht, Herrn Thielen zuzurufen. Es ist doch wahrlich des Segens genug, den die Eisenbahnen dem Herrn Finanzminister in den Schooß oder richtiger noch in den Säckel werfen, da sollte man nun doch meinen dürfen, daß endlich einmal die heute nicht nur von den Fachleuten, sondern von jedem Staatsbürger und Laien geforderten und erwarteten Reformen im Eisenbahnwesen in die Wege geleitet werden. —

Preußen. Ueber die Vertheilung der Betriebsüberschüsse verlautet (vgl. auch die Mittheilung auf S. 475), daß es sich bei diesem Plane ganz besonders darum handelt, einen Reserve- und Ausgleichsfonds zur Beseitigung der Schwankungen zu schaffen, durch die die Sicherheit des Staatshaushaltes gestört wird. Man sollte meinen, daß die Finanzverwaltung bez. die Regierung eine solche Einrichtung schon längst hätte schaffen können, so zwar, daß überhaupt von vornherein alle über eine festgesetzte Grenze hinausgehenden Ueberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung selbst zur Verfügung blieben. Daß bis heute wichtige Reformen noch immer nicht in's Werk gesetzt werden können, ist in der Hauptsache der bisherigen Finanzirung zuzuschreiben. Wenn nun jetzt daran gegangen wird, wenigstens eine Regelung der Disposition über die Ueberschüsse und der Tilgung der Eisenbahnschuld herbeizuführen, so wird damit ein vielversprechender Anfang gemacht. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat zu dem Zwecke eine Darstellung der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren gegeben. Um welche ungeheueren Summen es sich dabei handelt, geht aus Folgendem hervor: Während des Zeitraumes von 1882/83 bis 1894/95 sind die wirklichen Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung in den vier Jahren 1885/86, 1890/91, 1891/92 und 1892/93 hinter dem Etatsansatze zurückgeblieben, am meisten 1891/92 mit 59 Millionen Mark. Einen thatsächlichen Rückgang des Ueberschusses. und zwar um 10 Millionen Mk., zeigte nur das einzige Jahr 1890/91. Gegenüber jenen 4 Jahren haben in den übrigen 9 Jahren die Rechnungsergebnisse den Etatsatz überschritten, am meisten 1888/89 mit $52^1/_2$ Millionen. Für 1895/96 wird ein fast ebenso großes Plus erwartet und das erste Halbjahr 1896/97 läßt sich noch besser an. Von 1882/83 bis 1889/90 sind die Ueberschüsse von 138 auf $321^1/_2$ Millionen Mk. stetig gestiegen, dann von 1891/92 auf 1894/95 von 311 auf 382 Millionen. Da der Ueberschuß im Etat für 1895/96 bereits auf rund 410 Millionen Mk. veranschlagt war, so dürfte dieses Jahr die weitaus stärkste Zunahme des wirklichen Ueberschusses seit der Verstaatlichung aufweisen. In den ersten 5 Monaten des Rechnungsjahres 1896/97 haben sich im Vergleiche zum Vorjahre die Einnahmen aus dem Personenverkehre weiter um 7,17 Proz., aus dem Güterverkehre um 7,13 Proz. gehoben. — Man darf gespannt sein, in welcher Weise nun die Regelung erfolgt; hoffentlich so, daß für Reformen noch etwas übrig bleibt.

Preußen. Die Klagen über Wagenmangel haben sich, wie die „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" mitzutheilen weiß, in der letzten Zeit in den großen Industriebezirken wieder recht laut erhoben. Daß die Staatsbahnverwaltung es sich aber angelegen sein läßt, Abhilfe zu schaffen, wird in den betr. Kreisen selbst anerkannt. In der Zeit vom 1. Oktober 1895 bis 30. September 1896 sind von der Verwaltung angeschafft

Digitized by Google

bez. in Bestellung gegeben worden: 635 Lokomotiven, 1312 Personenwagen, 226 Gepäckwagen und 14839 Güterwagen. Ueberhaupt waren am 1. April d. J. fast 1/4 Million Güterwagen aller Art (abgesehen von den Gepäckwagen), nämlich 225347 Stück, in Betrieb.

Sachsen. Im Bereiche der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung erfolgt demnächst die Ausrüstung von 50 offenen Wagen für Kohlen ab Lugau und Oelsnitz zu 15 Tonnen Ladegewicht mit einer neuen Rangierbremse (Bauart Weber), welche sich sowohl vom Erdboden aus, ohne daß ein Besteigen des Wagens erforderlich ist, durch einen einfachen Schlag oder Stoß an den auf beiden Langseiten angebrachten, durch weißen Anstrich auffallenden, abwärts gerichteten Schlaghebel, als auch vom Wagen selbst aus unter Benutzung eines auf jeder Langseite angebrachten Fußtrittes durch Herabdrücken eines wagrechten, zur Bremse gehörigen Tritthebels mittels des Fußes leicht auslösen und in selbstthätige Wirksamkeit setzen läßt. Außerdem ist es möglich, durch Anheben des Gewichtshebels vom Fußtritte aus die Bremswirkung während des Laufes zeitweilig zu mäßigen oder ganz zu unterbrechen, um den Wagen wieder in größere Geschwindigkeit und damit dem gewünschten Aufstellungsorte näher zu bringen. Die Bremse wirkt mittels zweier eisernen Klötze an einem Rade. Im geöffneten Zustande der Bremse sollen sich die Klötze in 5 Millimeter Abstand vom Rade befinden. Nach Maßgabe der Abnutzung der Bremsklötze senkt sich allmählich der Gewichtshebel. Sobald sich derselbe bis 3,50 Millimeter unter die Unterkante der eisernen Längsträger herab gesenkt hat, muß ein Nachstellen durch Anziehen der Schraubenmuttern an den Stangen, welche die Bremsklötze verbinden, seitens der Wagennachseher und Wagenwärter erfolgen. —

Vermischtes.

Wie die Bahnen dem Bauern dienen sollten, darüber schreibt ein Schweizer Blatt: „Der königlich belgische Eisenbahnminister hat kürzlich eine Verordnung erlassen, wonach Gemüse, Obst, Butter, Sahne und Käse, Eier und Geflügel, welche die Züchter mit sich führen, um sie auf den Märkten direkt zum Verkaufe anzubieten, in einem von den Dienstvorständen zu bezeichnenden Omnibuszug in jeder Richtung unentgeltlich zur Beförderung zugelassen werden. Die Milch, welche die Landleute in der Wohnung ihrer Kunden abliefern wollen, wird unter den gleichen Bedingungen in einem Morgen- oder in einem Nachmittagszuge zugelassen. Diese Begünstigung wird den Landleuten lediglich für die obengenannten Erzeugnisse des von ihnen selbst betriebenen Gartens, Viehstalles und Geflügelhofes bewilligt. Das Gewicht jedes Frachtstückes darf 50 Kilo, das Gesammtgewicht der unentgeltlich zu befördernden Frachtstücke für jeden Erzeuger 60 Kilo nicht übersteigen. Die Verpackung, leere Kannen und Körbe, wird auf der Rückfahrt in hierzu bezeichneten Personenzügen stets unentgeltlich zugelassen, darf aber die Grenze von fünf Kannen oder Körben für den Reisenden nicht überschreiten.

„Nicht wahr, Schweizerbauersmann, so sollten die Bahnen dem Volk dienen! Warum können das die belgischen Bahnen thun und unsere Bahnen nicht? Weil die belgischen Bahnen dem Staat, also dem belgischen Volk selbst gehören und unsere schweizerischen Bahnen den Frankfurter und Berliner Juden. Wer stimmt nun nicht für Annahme des Eisenbahnrechnungsgesetzes?" — Inzwischen ist das Rechnungsgesetz angenommen, und es bleibt nur noch abzuwarten, ob die Schweizerbahnen dem Bauersmann in oben gewünschter Weise dienstbar werden, oder ob nun auch staatlicher Bureaukratismus das Erbe des Manchesterthums so würdig antritt, wie es in manchen Staaten mit Staatsbahnverwaltung bis jetzt leider wahrzunehmen ist.

Unlauteres Geschäftsgebahren eines Handlungsreisenden. Die Eisenbahndirektion Elberfeld giebt das Folgende bekannt: „Ein Handlungsreisender hat sich auf noch nicht aufgeklärte Weise die Namen der jedesmal Ruhe habenden Beamten einer hiesigen Lokomotivstation verschafft, diese sodann in ihren Privatwohnungen aufgesucht und unter Berufung auf ihren vorgesetzten Werkmeister, welchen er — ohne diesem überhaupt bekannt zu sein — als einen langjährigen Kunden bezeichnete, dessen Empfehlungen er besitze, zum Kauf von Waaren (insbesondere Wäschegegenstände) verleitet bez. zu verleiten gesucht. Da der Betreffende, welcher angeblich eine Firma Adolf Baruch & Cie. in Berlin vertritt, seine Versuche wahrscheinlich wiederholen und auch auf Beamte anderer Dienstzweige ausdehnen wird, bringen wir das unlautere Geschäftsgebahren desselben hiermit warnend zur Kenntniß."

Jarrabaumholz zu Telegraphenstangen 2c. Als äußerst brauchbares Holz wird die Anpflanzung des in Australien wachsenden Jarrabaums empfohlen. Kein anderes Holz soll in sich so viel treffliche Eigenschaften vereinigen als dieses. Das Jarraholz soll das Eichenholz hinsichtlich seiner Festigkeit beträchtlich übertreffen. Es ist dem Gesetz der Fäulniß sowie der Entzündlichkeit nicht unterworfen. Außerdem ist es, was bei schweren, harten Hölzern zur Seltenheit gehört, höchst geschmeidig und läßt sich in alle Formen biegen. In England und Australien wird das Jarra schon längere Zeit verwendet, in Frankreich ist man bereits darauf gekommen, vorzügliches Straßenpflaster daraus herzustellen.

Dem Erfinder unterseeischer Kabel, William Gordon in Rhode Island wurde, als derselbe am 13. Mai 1848 ein Patent auf seine Erfindung in Amerika nachsuchte, die Ertheilung eines solchen mit der Begründung verweigert, daß es bereits Wäscheleinen und Stricke mit Metallverstärkung gäbe. Gordon begnügte sich (nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz) mit dieser Zurückweisung und erst im Jahre 1870, nachdem der Kongreß ein Gesetz votirt hatte, nach welchem zurückgewiesene und nicht weiter verfolgte Patente wieder aufgenommen werden konnten, wurde der erste Vorbescheid an Gordon annullirt und ihm endlich im Jahre 1876, also 28 Jahre nach der Anmeldung, ein Patent ertheilt. Leider war es bereits zu spät und trotzdem ihm die Priorität seines Patentes gegen alle Patente auf unterseeische Kabel gewährleistet war, hatte weder Gordon noch seine Nachkommen den geringsten Nutzen von seiner Erfindung, welche für die Welt von so unermeßlichem Segen wurde.

Patent-Liste

über Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Ertheilungen.

20. Nr. 83226. Kontaktsicherung für elektrische Zugdeckungssignalvorrichtungen; Zusatz zum Patent 77023. — O. A. Merz, Kirchberg, Königr. Sachsen.
„ Nr. 83279. Wärmflasche insbesondere für Eisenbahnwagen. — H. Piron, Brüssel; Vertreter: Hugo Pataky und Wilhelm Pataky, Berlin NW., Luisenstr. 25.
„ Nr. 83302. Steuerung für Luftdruckbremsen. — A. Ritter, Letzkauerweide bei Danzig.

Gebrauchsmuster.

20. 44724. Selbstthätige, seitlich lösbare Kupplung für Eisenbahnwagen mit einem unter Federwirkung stehenden, den ebenfalls durch Feder beeinflußten Kuppelbolzen stützenden Kern, welcher von dem eindringenden Kuppelglied zurückgedrängt wird. — A. F. Shwadlenak, Dexter, Texas V. St. A.

Briefkasten.

G. B. Die Eröffnung des Reichstags findet am 10. November, also früher, als ursprünglich bekannt war, statt. Wie die Blätter melden, ist der Reichsetat vom Bundesrath bereits genehmigt. Dank und Gruß! — **R. H.** Dieser Gegenstand ist schon wiederholt behandelt worden. Das geeignetste Mittel ist die Bahnsteigsperre; jedoch sollte sie überall in der Weise gehandhabt werden können, daß das Publikum nicht übermäßig dabei aufgehalten wird, so daß sogar Zugsanschlüsse versäumt werden müssen. Hierüber an anderer Stelle mehr! — **B. O. in W.** Das beste Lehrbuch für Bahnmeister-Anwärter ist das in Bergmanns Verlag (Wiesbaden) erscheinende „Eisenbahnbauwesen für Bahnmeister und Bahnaufseher." Mit zahlreichen Abbildungen. Von Susemihl-Schubert. Preis 6.80 Mk. Eine Aufstellung empfehlenswerther Bücher findet sich im Deutschen Eisenbahn-Kalender für 1897. Am einfachsten bestellen Sie durch die Ihnen am nächsten gelegene Buchhandlung; ebenso vermitteln wir Ihnen aber auch den Bezug, wie wir auch stets gern zur Aufklärung bereit sind. — Engelhards „Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen u. s. w. in Bezug auf den Eisenbahndienst, ein Handbuch für (preußische) Eisenbahnbeamte", liegt nunmehr abgeschlossen vor, und man kann sagen, daß es hält, was es zu werden versprach. Für Prüfungszwecke namentlich ist es sehr gut zu gebrauchen. — **G. B.** Ueber die Durchschnittsgehälter bei den größeren Eisenbahn V rwaltungen des Reichs findet sich in vorliegender Nummer (s. unter Verhältnisse pp.) eine kurze Mittheilung. Danach ist allerdings die Entlohnung in Preußen am niedrigsten; sie wird nur noch überholt von den Oldenburgischen und Mecklenburgischen Bahnen, diese haben aber auch nicht die glänzenden Ueberschüsse der Preußischen und können hierbei kaum in Betracht kommen. — **C. Sch.** In der Regel kommt dem Dienstältesten die Beaufsichtigung zu. Vorschrift ist es aber nicht; wir empfehlen Ihnen vertrauensvolle Anfrage bei der vorgesetzten Behörde.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma **A. Hornemann** in **Goch** an der holländ. Grenze, älteste Cigarren-Fabrik mit direktem Versand an die Konsumenten, bei, auf den wir unsere geehrten Leser hiermit besonders aufmerksam machen.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, den Prospekt für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Allgemeine Versorgungs-Anstalt

Errichtet **1835.** **Karlsruhe.** Erweitert **1864.**

Lebensversicherung.

107 Millionen Mark Vermögen.

83.853 Versicherungen über **347 Millionen** Mark Kapital.
Reine Gegenseitigkeit; ganzer Ueberschuß den Versicherten.
Sehr günstige neue Bedingungen.
Unanfechtbarkeit und **Unverfallbarkeit** der Versicherungen.
Freie Kriegsversicherung für Wehrpflichtige.
Mitversicherung auf Prämienfreiheit im Invaliditätsfalle.
Dienstkautionen an Beamte.
Verträge mit vielen Behörden und Vereinen.

Besondere Vergünstigungen den Eisenbahnbeamten in Baden, Elsaß-Lothringen, Hannover, Hessen, Rheinbayern, Sachsen, Württemberg u. A.

Fahnen

und Banner für Vereine jeder Art, gestickt und gemalt, in vorzüglicher Ausführung. **Schärpen, Vereinsabzeichen, Schleifen.** Flaggen aus Ia. Marine-Schiffsflaggentuch.

Hannov. Fahnenfabrik Franz Reinecke, Hannover,
früher Bahnhofstraße 11, **jetzt Heinrichstraße 14.**

Preisverzeichnisse kostenfrei.

Damenkleiderstoffe

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. **Aufträge** v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,
bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.

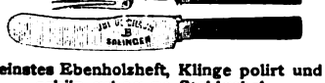
W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Tausch.

Bureau-Assistent der Hauptverwaltung in Dresden wünscht mit Stations-Assistenten II. Kl. im Bezirke der B. O. J. Dresden-Neustadt zu tauschen. Oberlausitz bevorzugt.

Gefl. Offerten unter E. H. 9 an die Geschäftsstelle dieses Blattes.

Solinger Messer u. Gabeln.



Feinstes Ebenholzheft, Klinge polirt und schön gebog-ne Stahlgabel.
12 Paar Tischmesser u. Gabeln nur M. 9.—
12 Stück Tischmesser . . . „ „ 4.50
12 Paar Dessertmesser u. Gab. „ „ 7.80
12 Stück einz. Dessertmesser „ „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dutzend gebe ich zu Dutzendpreisen ab. Umtausch gestattet.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.

Preismed. auf der Int. Ausst. Dresden 1894
Musterpaar vers. g. Eins. v. M. 1.20 franco.
Illustr. Preislisten umsonst und frei.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim. Rheinhessen.

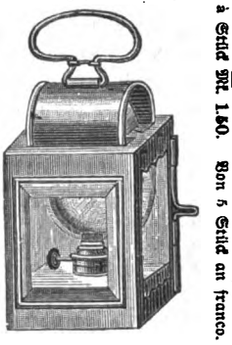
August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Reflex-Blende bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Blendung der Laterne ist mit einer □ Reflex-Blende versehen. à Stück Mk. 1.80. Von 5 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener.**
Hohenstein 60. Sachsen.

!! Triumph-Accord-Zither !!

patent., hocheleg. u. solides Instrument., von Jedem sofort spielbar, 6 Accorde, 25 Saiten, prächtiger, voller Klang, mit sämtl. Zubehör und 5 Notenheften, zus. ca. 100 Stücke enth. **nur Mk. 13 75** mit Verp. gegen Nachnahme. Tägl. ungeford. Belobig.

Richard Kox, Musikwerke,
Duisburg.

A. Vielhauer's

streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien

fabrizirt und versendet **nur gediegenste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**

Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Kautionen

und **Kautionsdarlehne** schleunigst u. direkt. **Carl Sohst,**
Berlin SW. 19. Kommandantenstr. 82 I.

1893er Rhein- & Moselweine, gar. rein,
per Ltr. oder Fl. 90 Pfg
von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.

12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten.
F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

Für Post- und Bahnbeamte
à Expl. **Mk. 1.50 franko.**
An größere Aemter sende 1 Exemplar behufs Circulation unberechnet.
Nützliche Vogelarten und ihre Eier.
Lithographie, Druck und Verlag von Fr. Eugen Köhler, Gera-Untermhaus. Eleg. geb. 2,— Mk. In Partien von 20 Expl. ab je 1,50 Mk. Das Buch enthält auf 25 Tafeln 47 ausgezeichnet gute Abbildungen von nützlichen deutschen Vögeln und ihren Eiern. In dem begleitenden Texte sind die einzelnen Vogelgattungen und Arten kurz, treffend und anschaulich nach Aussehen und Lebensweise geschildert. Das Buch ist in hervorragendem Maße geeignet, die Liebe zur Vogelwelt in der Jugend zu entzünden. Damit dürften die häufig vorkommenden Rohheiten gegen unsere gefiederten Sänger nachdrücklicher bekämpft werden, als durch die eindringlichsten Ermahnungen. Wir empfehlen allen unsern Mitgliedern, das Buch nicht nur für die Bibliotheken anzuschaffen, sondern auch in jedem Hause den Kindern in die Hand zu geben. Ein reizenderes und nützlicheres Geburtstags- u. Weihnachtsgeschenk wüßten wir in der That nicht zu nennen. Das Buch ist von den Regierungen empfohlen und auf Ausstellungen wiederholt prämiirt worden. **Der Bildungs-Verein.**

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor,
Berlin, Kurfürstenstr. 24.

Digitized by Google

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- und Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen, unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von Fest- und Gelegenheitsgeschenken, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

Weihnachtsaufträge erbitte des grossen Geschäftsandranges wegen rechtzeitig.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen ohne Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktien-Gesellschaft

Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**

Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Bahnmeister-Schule

Sternberg in Mecklbg.

Auskunft durch d. Director: Moritz Wenck, Architect.

Familien-Versorgung.

Alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- 2c. Beamten, die Beamten der Sparkassen, Genossenschaften und Kommanditgesellschaften, Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, Aerzte, Thierärzte, Zahnärzte, Apotheker, Ingenieure, Architekten, Offiziere z. D. und a. D., Militär-Aerzte, Militär-Apotheker und sonstige Militärbeamten, sowie auch die bei Gesellschaften und Instituten dauernd thätigen Privat-Beamten, welche für ihre Hinterbliebenen sorgen wollen, werden auf den

Preußischen Beamten-Verein

Protektor: Seine Majestät der Kaiser

Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnisgeld-Versicherungs-Anstalt

aufmerksam gemacht.

Reiner Zugang 1895 — 3391 Versicherungen über 12579940 Mk. Kapital und 50660 Mk. jährl. Rente.

Versicherungsbestand 144336707 Mk. Vermögensbest. 37526000 Mk.

Der Ueberschuß des Geschäftsjahres 1895 beträgt rund 1237000 Mk., wovon den Mitgliedern der größeste Theil als Dividende zugeführt wird.

Die **Kapital**-Versicherung des Preußischen Beamten-Vereins ist vortheilhafter als die s. g. **Militärdienst**-Versicherung.

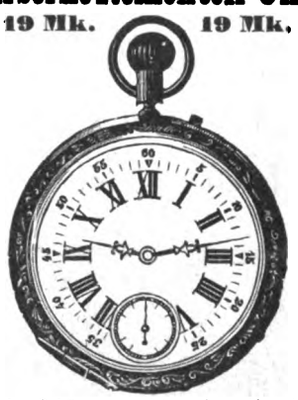
Der Verein stellt **Dienstkautionen** für Staats- und Kommunal-Aemter unter den **günstigsten** Bedingungen.

Infolge der eigenartigen Organisation (keine bezahlten Agenten) sind die Prämien beim Verein billiger, als bei allen anderen Anstalten. Die Drucksachen desselben geben jede nähere Auskunft und werden auf Anfordern kostenfrei zugesandt von der

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gute Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre.

Billigste u. beste Bezugsquelle für gold u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von massiven, gediegenen Ringen, goldenen, silbernen u. echt Gold doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach Empfang umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.

Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.

Breslau, Schwert-Strasse 6.

Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.

Brief-Adresse: Paul Marcuse, Uhren und Goldwaaren-Versand. Breslau, Schwert-Strasse 6.

Telegramm-Adresse: Paul Marcuse, Breslau.

Pianinos

von 440 Mk. an.

Flügel.

10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums

von 90 Mk. an.

Abzahlung gestattet. Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., Seydelstr. 21.

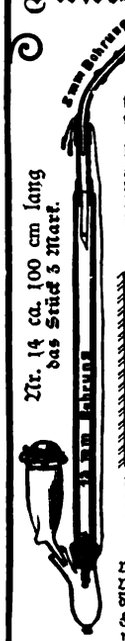
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's

gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife



Nr. 14 ca. 100 cm lang das Stück 3 Mark.

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken! Unsauberkeit ist dabei vollständig zu vermeiden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1.— an
Lange Pfeifen von Mk. 2.50 an
Sanitäts-Cigarren-spitzen von Mk. 0.75, 1.00, 1.50 an
Sanitäts-Tabake von Mk. 1, 1.50, 2, 2.50, 3.— an

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek

Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Nur Engros-Versand. Cataloge gratis und franco.

MARGA 100 STÜCK Mk. 4,50 Pf

Anerkannt vorzügl. milde Qualität, tadellos weisser Brand.

Den Herren Eisenbahn-Beamten 10% Rabatt. Ziel 2 Monate. 300 Stück portofrei.

Garantie: eventuell Zurücknahme.

Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9

I. Etage, Telephon VII, 356.

Viele Anerkennungsschreiben von Eisenbahn-Beamten

Inhalt: Unser Verdingungswesen. — Das Kilometerband. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Vereinswesen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine Vereins-Beilage und eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 45. Leipzig, den 5. November 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung."

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Großh. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Törrienstraße 3, erbeten.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Plauen i. V.

Am 24. d. Mts. fand in der Hopfenblüthe die diesjährige Haupt-Versammlung statt. Aus dem Thätigkeits- und Geschäftsbericht sei Folgendes hervorgehoben. Die Mitgliederzahl der Ortsgruppe beträgt zur Zeit 108. Die Wittwen- und Waisenkasse hat eine Mitgliederzahl von 15. Der Umsatz der Ortsgruppe verminderte sich auch dieses Jahr wieder. Dieselbe betrug im verflossenen Jahre 6801 Mk. 17 Pfg. gegen 8595 Mk. 36 Pfg. im vorhergegangenen, ergab also einen Minderbetrag von 1794 Mk. 19 Pfg. Die Ursachen hierzu sind auf wirthschaftlichem Gebiete zu suchen. — Die Bücherei besteht z. Z. aus 122 Werken mit 169 Bänden. Auch hier war die Einnahme für Lesegebühren geringer als im vorhergehenden Jahre, und wäre die fleißige Benutzung der Bücherei wünschenswerth. — Abgehalten wurden im verflossenen Vereinsjahre 2 Vorstandssitzungen und 2 Versammlungen. An gesellschaftlichen Veranstaltungen fanden statt: das Stiftungsfest mit Konzert und Ball, eine Abendunterhaltung und eine Christbaumverloosung, sowie mehrere Familienabende und Spaziergänge. — Auf Antrag wurde einstimmig beschlossen, zur Errichtung eines König Albert-Denkmals in Plauen einen Beitrag von 20 Mk. zu bewilligen. — Im Anschluß hieran wurde ein begeistertes Hoch auf unsern allverehrten, geliebten König ausgebracht und die Sachsenhymne stehend gesungen. —

Aus den Vorstands-Wahlen gingen hervor: Fahrgeldkassirer Hammer als Obmann; St.-A. Bernhardt, stellvertr. Obmann und Bücherwart; Stations-Assistent Rudolph, Kassirer; Stations-Assistent Schlehan, stellvertr. Kassirer; St.-Assist. Günther 2. Schriftführer; Expeditions-Hilfsarbeiter Rix, stellvertr. Schriftführer; als Bücherausschuß die Herren Bahnhofs-Inspektor Stengler, Stations-Assistent Günther 1 und Pfalz und Bahnmeister Flämig. Mit einem lebhaft aufgenommenen Hoch auf das fernere Blühen und Gedeihen des Vereins wurde die Sitzung geschlossen.

Ortsgruppe Flöha.

Am 1. November d. J. wurde unser derzeitiger Kassirer, Herr Bodenmeister Holdrigel von hier nach Kappel versetzt. Derselbe hat an dem Aufschwung hiesiger Ortsgruppe erheblichen Antheil, sodaß ihn alle Mitglieder nur ungern scheiden sehen. Für sein uneigennütziges, rastloses Wirken für den Verein sei ihm hiermit der aufrichtigste Dank ausgesprochen. Möge es ihm an seinem neuen Stationsort stets wohl ergehen. —

Landesverein württembergischen Verkehrs-Beamten.

Bezirk Aalen.

Nach längerer Pause hatten sich die Vereinsmitglieder mit ihren Angehörigen und einer größeren Anzahl Gäste am Abend des 24. Oktober d. J. in den Sälen des Gasthofs zur „Krone-Post" hier zu einer gemüthlichen „Herbstunterhaltung" zusammengefunden. Und in der That, es war wiederum gemüthlich: ein reichhaltiges Programm mit angenehmer Abwechselung versetzte die Theilnehmer recht bald in die beste Unterhaltung, so daß über den Verlauf des Abends nur allgemeine Anerkennung zu hören war. In liebenswürdigen Worten dankte Herr Betriebsinspektor Lieb im Namen der Gäste den Mitwirkenden für ihre Vorträge, nur ganz besonders will die Vereinsleitung diesen Dank auch hier vorzugsweise den außerhalb des Vereins Stehenden aussprechen. Tags darauf wurde ein gemeinsamer Spaziergang in den „Bären" nach Essingen ausgeführt. Die sehr zahlreich erschienene Gesellschaft unterhielt sich auch hier aufs Beste, so daß dieser Ausflug mit dem vorangegangenen Abend als wohlgelungen in die Vereinschronik eingetragen werden kann. — Den auswärtigen Mitgliedern diene zur gefl. Kenntnißnahme, daß die Weihnachtsfeier an einem Nachmittag stattfindet, für welchen jetzt schon eine genußreiche Unterhaltung in Aussicht gestellt werden kann.

Bezirksverein Aulendorf.

Nachdem auf Anregung der Biberacher Kollegen die Auflösung des dortigen Bezirks-Vereins, sowie die Neuschaffung eines Bezirksvereins Aulendorf seitens des Landesvorstands genehmigt war, hielt der neue Bezirksverein am 11. Oktober d. J. im Gasthof zum Löwen in Aulendorf seine erste Hauptversammlung ab. Leider war dieselbe infolge plötzlicher Aufhebung der Sonntagsruhe etwas schwach besucht.

Der provisorische Vorsitzende des Vereins, Herr Stations-Kassier Frech in Aulendorf, hieß die Versammelten herzlich willkommen, schilderte in kurzen Zügen die Entstehung des neugeschaffenen Bezirksvereins und dankte den Herren Kollegen von Biberach für die wohlwollende Ueberlassung des nicht unbedeutenden Kassenbestandes des vormaligen Bezirksvereins Biberach. Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen und wurde zuerst die Mitgliederzahl des neuen Bezirksvereins erhoben. Derselbe zählt nunmehr 22 Mitglieder. Alsdann wurde zu den Wahlen geschritten, welche folgendes Ergebniß zu Tage förderten: Vorsitzender: Herr Güterverwalter Stieber; Kassier: Stations-Kassier Frech; Schriftführer: Eisenbahn-Sekretär 1. Kl. Schiele; Rechnungsrevisor: Expedient Wild; sämmtlich in Aulendorf. Zu Ausschußmitgliedern wählte die Versammlung: die Herren Bahnhofverwalter Kuhn, Biberach, Schott, Altshausen und Dangelmeyer, Schussenried und Sekretär Widmer, Aulendorf. Im Verlauf der Versammlung wurden noch verschiedene Vereinsfragen besprochen und als Sitz der nächsten Bezirksversammlung Biberach bestimmt. Nach Erledigung des geschäftlichen Theils folgte noch eine gemüthliche Unterhaltung. — Dem neugeschaffenen Bezirksvereine rufen wir ein „Vivat, crescat, floreat" zu und freuen uns auf die nächste Bezirksversammlung in Biberach, die sich hoffentlich recht lebhafter Betheiligung zu erfreuen haben wird. —

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Rechnungs- und Kassenbericht über das Rechnungsjahr 1895/96.

A. Einnahmen.

I. Rückstände aus dem Rechnungsjahr 1894/95.

Soll Mk.			Hat Mk.	Rest Mk.
11.75	1.	Bezirksverein Mannheim	11.75	—
96.01	2.	„ Heidelberg	96.01	—
7.60	3.	„ Freiburg	7.60	—
40.44	4.	„ Konstanz	40.44	—
155.80			155.80	—

II. Vom laufenden Jahre.

a) Schuldigkeit der Bezirksvereine.

199.28	1.	Bezirksverein Mannheim	199.28	—
312.39	2.	„ Heidelberg	203.99	108.40
109.88	3.	„ Lauda	109.88	—
527.28	4.	„ Karlsruhe	527.28	—
319.73	5.	„ Offenburg	250.—	69.73
244.78	6.	„ Freiburg	244.78	—
258.40	7.	„ Basel	254.40	4.—
142.26	8.	„ Waldshut	134.26	8.—
196.28	9.	„ Konstanz	196.28	—
2310.28			2120.15	190.13

Digitized by Google

b) Zinserträgnisse.

14.—	1. Aus Aktivkapitalien pro 1895/96 . .	14.—	—
15.62	2. „ Spareinlagen pro 1895 . . .	15.62	—
29.62		29.62	—

c) Wirthschaftsabschlüsse.

81.53	1. Provisionen aus Feuerversicherungen pro 1895/96	81.53	—
48.42	2. dtö. von Unkel, Wolff & Zwiffelhoffer in Rastatt	48.42	—
129.95		129.95	—

III. Sonstige Einnahmen.

6.21	1. Restsaldo des Bezirksvereins Basel pro 1894/95	6.21	—
—.30	2. Ausverkauf eines Vereinszeichens . .	—.30	—
6.51		6.51	—
2632.16	. . . Summa Abtheilung A. . . .	2442.03	190.13

B. Ausgaben.

		Mk.
1.	Für Porti:	
	a) des Schriftführers	60.—
	b) „ Rechners	10.—
	c) anderer Vorstandsmitglieder	10.40
2.	Für Ueberdruckſachen	46.27
3.	„ sonstige Drucksachen und Literalien	41.95
4.	„ Fachzeitschriften	48.—
5.	„ Schreibaushilfe	57.15
6.	„ Dienstleistungen der Kanzleidiener	32.—
7.	„ Reiſespesen	102.—
8.	„ Telegramme	1.35
9.	„ Aversum des Schriftführers	150.—
10.	„ Kasseneinbuße des Rechners	50.—
		609.12

II. Vorschüßlich à conto der Bezirksvereine.

1.	Beitrag zu den Kosten des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine pro 1894/95 . . .	65.28
2.	Für Rechtsschutzsachen	330.15
3.	Telegramme und Schriftenwechsel zu Lasten der Rechtsschutz-Abtheilung	10.65
4.	Vereins-Abzeichen	120.95
		526.33

III. Sonstige Ausgaben.

1.	Aus Revisionsbemerkungen zur 1894/95er Rechnung . .	1.20
	Summa Abtheilung B	1136.65

C. Abschluß.

A.	Die Einnahmen betragen laut Abth. A	2442.03
B.	Die Ausgaben „ „ „ B	1136.65
C.	Rest	1305.38

D. Vermögensdarstellung.

1.	Der Vermögensrest pro 1895/96 beträgt	1305.38
2.	Der Uebertrag aus der 1894/95er Rechnung	1193.56
	Daher Reinvermögen	2498.94
	bestehend in:	
1.	Staatspapieren (nach dem Ankaufswerth) mit	305.40
2.	Spareinlagen bei der städtischen Sparkasse	2047.20
3.	Kassenvorrath	146.34
	Summa wie oben	2498.94

Bemerkungen.

1. Der Restsaldo der 1894/95er Rechnung mit 161.01 Mk. wurde in Folge Richtigstellung des Bezirksvereins Freiburg um Mk. 1.— erhöht; daher wie vorstehend = Mk. 162.01.
2. Die Beitragsleistungen der Bezirksvereine stellen sich zusammen aus:
   I. Summa A I mit . . . . . Mk. 155.80
   II. „ A II mit . . . . . „ 2120.15
   III. „ A III Pos. 1 mit . . . . . „ 6.21
   (wie oben) Mk. 2282.16
3. Die laufenden Einnahmen betragen nach Abth. A . Mk. 2442.03
   gegen die Einnahmen pro 1894/95 mit . . . . . „ 1463.14
   haben sich somit vermehrt um Mk. 478.89
4. Die Ausgaben pro 1894/95 betrugen . . . . . Mk. 1357.05
   die laufenden Ausgaben nach Abth. B . . . . . „ 1136.65
   somit Verminderung Mk. 220.40

Die Vermögensvermehrung ist hauptsächlich auf die Beiträge zur Rechtsschutzsache zurückzuführen.

Entwurf eines Haushaltplanes für das Vereinsjahr 1896/97.

A. Einnahmen.

		Voranschlag Mark
1.	Eintrittsgelder	100
2.	Antheil des Hauptvorstandes an den Mitglieder-Beiträgen	1000
3.	Beiträge zur Rechtsschutz-Abtheilung	100
4.	Ersatz der pro 1895/96 für Rechtsschutz veranlaßten Ausgaben	340
5.	Erlös aus Wirthschafts-Abschlüssen	130
6.	Zinserträgnisse	70
	Summa	1740

B. Ausgaben.

1.	Porti	80
2.	Drucksachen	150
3.	Reiſespesen	200
4.	Schreibgebühren und sonstige Dienstleistungen	80
5.	Aversum des Schriftführers	150
6.	Kasseneinbuße des Rechners	50
7.	Nichtvorhergesehene Posten	100
	Summa	810

Darstellung der finanziellen Leistungen der Bezirksvereine pro 1895/96.

Soll: Restsaldo aus der 1894/95er Rechnung.		Soll: Antheil des Hauptvorstandes an den Mitgliederbeiträgen		Soll: Verbandsbeiträge		Soll: Aufnahmegebühren	Soll: Provisionen und Wirthschaftsabschlüsse.	Soll: Vereinsabzeichen	Soll: Duplikatkarten-Ausfertigung	Soll: Bayrische Verkehrs-Blätter	Soll: Oesterr. Zeitschrift „Bahn frei.“	Soll: RR Einmal. Beitrag zur Rechtsschutzabtheilung	Soll: RR Laufende Beiträge zur Rechtsschutzabtheilung	Soll: Gesammtsumme		Namen der Bezirks-Vereine	Hat Mk.	Hat Pfg.	Rest Mk.	Rest Pfg.
Mk.	Pfg.	Mk.	Pfg.	Mk.	Pfg.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Pfg.				
11	75	92	40	5	88	—	—	24	—	—	—	77	—	211	03	. . . Mannheim . . .	211	03	—	—
96	01	132	—	8	39	31	—	—	—	—	—	110	31	408	40	. . . Heidelberg . . .	300	—	108	40
—	—	51	60	3	28	9	—	—	—	—	—	37	9	109	88	. . . Lauda	109	88	—	—
—	—	223	20	17	08	34	—	18	—	8	6	186	35	527	28	. . . Karlsruhe . . .	527	28	—	—
—	—	124	80	7	93	29	—	18	—	4	3	104	29	319	73	. . . Offenburg . . .	250	—	69	73
7	60	93	60	6	18	7	20	30	—	—	—	81	7	252	38	. . . Freiburg . . .	252	38	—	—
6	21	121	20	7	70	14	—	—	0,50	—	—	101	14	258 6	40 21	. . . Basel	260	61	4	—
—	—	57	60	3	66	12	—	9	—	—	—	48	12	142	26	. . . Wal[illegible]t . . .	134	26	8	—
40	44	81	60	5	18	10	—	21	0,50	—	—	68	10	236	72	. . . Konst[illegible] . . .	236	72	—	—
162	01	978	—	65	28	146	20	120	1	12	9	812	147	2472	29		2283	16	190	13

Digitized by Google

Bezirksverein Offenburg.

Eine erhebende Feier fand am 10. d. Mts., Abends 8 Uhr beginnend, in der hiesigen Michelhalle (Brauerei Armbruster) zu Ehren des nach Freiburg versetzten Großh. Ober-Betriebs-Inspektors Herrn Becht statt. — Nicht allein sämmtliche vom Dienst abkömmlichen Vereinsmitglieder, sondern auch die übrigen Beamten und Bediensteten von fast allen Stationen des ganzen Bezirks fanden sich ein, so daß der große Saal mit etwa 460 Personen ganz besetzt war.

Die hiesige Militärvereinskapelle, sowie der Gesangverein Badenia, erstere durch Aufführung eines Landjäger-Marsches, letzterer durch Vortrag des Liedes „Alpennacht", leiteten das Fest ein, worauf Herr Stations-Verwalter Stigler von Gengenbach in längerer Rede den Scheidenden in herrlichen Worten schilderte und zeigte, was er in seiner sehr verantwortungsvollen Stellung während seines nahezu 14jährigen Aufenthalts geleistet und gethan, wie er seine Aufgabe in jeder Hinsicht gut verstanden und auch treulich erfüllt hat. Redner schloß mit einem von der Versammlung begeistert aufgenommenen dreifachen Hoch auf den Scheidenden. — Hierauf ergriff Herr Oberbetriebs-Inspektor Becht das Wort und dankte mit markigen Worten für die ihm zu Theil werdende Ehrung und führte aus, daß zum Gelingen seines Werkes auch treue Pflichterfüllung des ihm unterstellten Personals erforderlich war. Er forderte die Anwesenden auf, nie ihre dienstlichen Pflichten, aber auch jene nicht zu vergessen, die sie im bürgerlichen Leben gegen die Gesellschaft haben. — Seitens des Arbeiterpersonals brachte Herr Rapporteur Vogt die Glückwünsche desselben dar. — Herr Betriebsassistent Dürr feierte in wohldurchdachter Rede die Familie, sowie das musterhafte Familienleben des Scheidenden.

Besonders sei auch hier des Gesangvereins „Badenia" gedacht, dessen wackere Sängerschaar unter der tüchtigen Leitung des Herrn Hauptlehrers Wohlfart mehrere schöne Lieder äußerst präzis und gefühlvoll zum Vortrag brachte, sowie der Kapelle des Militärvereins hier, die die Güte hatte, den musikalischen Theil zu übernehmen und unter Führung ihres Dirigenten Herrn Stüber dieser Aufgabe gerecht zu werden verstand. Durch einige allgemeine Gesänge zeigten die Eisenbahner, daß sie auch auf diesem Gebiete nicht minder bewandert sind. Die schöne Dekoration des Saales trug zur Vervollständigung des Ganzen bei. Leider verließ der Scheidende schon frühe — um 11 Uhr — unter Hochrufen der ganzen Versammlung und unter den Klängen der Musik die Festhalle.

Die besten Wünsche der Beamten und Bediensteten des ganzen Bezirks Offenburg begleiten den Scheidenden, sowie seine sehr werthen Familienangehörigen in seine neue Heimath; möge ihm auch dort bei guter Kraft und voller Rüstigkeit viel Glück beschieden sein, möge es ihm und seiner Familie auch am Strande der Dreisam recht gut ergehen.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Am Donnerstag, den 12. November cr. Abends 8 Uhr findet in den Viktoria-Sälen, Leipzigerstraße 134, **der erste Wintervortrag statt.** — Thema: **„Die Feldeisenbahnen, ihr Bau, Betrieb und Einrichtung.** — Referent: Herr Premier-Lieutenant Meyer I von der Eisenbahnbrigade.

Wir bitten um recht zahlreiches Erscheinen und machen noch darauf aufmerksam, daß die Mitglieder nach Amtsblatt-Verfügung 677/95 freie Fahrt erhalten.

Berlin, den 31. Oktober 1896. **Der Bezirksvorstand.** Scharr.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Ortsgruppe Flöha.

Sonntag, den 8. November cr., im „Gasthof Grimm", hier **Stiftungsfest** (Konzert und Ball). Beginn Abends 1/2 7 Uhr, wozu freundlichst einladet **Die Ortsgruppenleitung.**

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Crailsheim.

Zu dem am Sonntag, den 8. November 1896, von Abends 8 Uhr ab, in den Sälen des „Hotel Lamm" stattfindenden **Militärkonzert** mit nachfolgender Tanzunterhaltung, ausgeführt von der gesammten Ansbacher Militärkapelle, werden die verehrlichen Mitglieder mit Familie höflichst eingeladen.

Von Nichtmitgliedern wird 50 Pfg. Eintritt erhoben.

Der Bezirksvorstand.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Mit Bezug auf den vor einiger Zeit erlassenen Aufruf zu einer Zusammenkunft auf der lieblichen Mühlau in Mannheim behufs Besichtigung der neuen großartigen Hafenanlagen wird bekannt gegeben, daß das Projekt nunmehr am Sonntag, den 29. November ds. Js. zur Ausführung kommen soll. Die Betheiligung verspricht, nach den vorliegenden Anmeldungen, eine sehr zahlreiche zu werden. (Es giebt eben doch nur en Mannem!) Diejenigen Herren Kollegen, denen dienstlich die Möglichkeit gegeben ist, am festgestellten Tage in Mannheim zu erscheinen, werden gebeten, dies möglichst bald dem Unterzeichneten bekannt zu geben, damit wegen Bestellung eines Dampfers das Nöthige rechtzeitig veranlaßt werden kann. Selbstverständlich sind auch solche Herren Kollegen willkommen und freundlichst eingeladen, denen es nicht vergönnt war, an der „Eisenbahnhochschule" zu Mannheim zu studiren. Denn auch für diese kann die Betheiligung an dem Ausflug nur nützlich und lehrreich sein und ihnen eine Reise zu gleichem Zwecke nach Hamburg und damit viel Geld ersparen. Darum auf nach dem obern und untern Sand!

Haefner, I. Vorsitzender.

Hessischer Landesverein der Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Starkenburg.

Ortsgruppen-Eintheilung:

1. Mannheim I. (Herr Schalterkassirer Brafer) Mannheim H. u. Neckarvorstadt.
2. Lampertheim, (Herr St.-Verw. Schröder) Strecke Rosengarten-Käferthal.
3. Bensheim, (Herr St.-Verw. Haeußer) Strecke Bensheim-Hofheim i. R.
4. Mannheim II. (Herr St.-Verw. Menzel) Strecken der badischen Nebenbahnen Mannheim-Weinheim 2c.
5. Goddelau, (Herr St.-Verw. Thomas) Strecken Biblis-Walldorf, Goddelau-Griesheim i. R.
6. Bischofsheim, (Herr St.-Ass. Weisbrod) Strecke Bischofsheim-Kelsterbach.
7. Darmstadt, (Herr Bahnhofs-Ass. Dammel) Strecke Darmstadt-Bieburg.
8. Seligenstadt, (Herr St.-Verw. Ferkinghoff) Strecke Altheim-Kl.-Auheim.
9. Aschaffenburg, (Herr Zugf. Platzer) Strecke Aschaffenburg-Gr.-Auheim.
10. Eberbach, (Herr Bahnmstr. Stegner) Strecke Eberbach-Langstadt.
11. Reichelsheim, (Herr Bahn-Verw. Plettner) Strecke Reinheim-Reichelsheim.

In unserem Verlage ist erschienen:

Geschichte und System der Eisenbahn-Benutzung im Kriege.

Ein eisenbahntechnisches und militärisches Hilfsbuch

von

Dr. jur. Joesten

Regierungsrath u. Hauptmann a. D.

(Miles Ferrarius.) **Preis 1,50 Mk.**

Die „Deutsche Armee-Zeitung" schreibt in Nr. 37 vom 12. September 1896 über dieses Buch:

„In dem Vorworte spricht der Verfasser dieser verdienstvollen, interessanten und instruktiven Schrift aus, daß ‚die geschichtlichen und systematischen Ausführungen darlegen sollen, wie sich die Eisenbahn-Benutzung im und zum Kriege entwickelt hat, und in welcher Weise ein in Bau und Betrieb vervollkommnetes Eisenbahnwesen der Neuzeit den höchsten Ansprüchen genügt, die im Kriegsfalle erhoben werden können.'"

„Die Aufgabe ist vollständig gelöst und erfüllt. De geschichtliche Theil ist klar, übersichtlich, lehrreich - und zwar für Jedermann, nicht nur für den Soldaten oder Eisenbahntechniker, und auch der das System behandelnde Theil ist Jedermann verständlich und belehrend."

Bei dem großen Interesse, welches dem Gegenstand allseitig entgegengebracht wird, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß das Werk mehrere Auflagen erleben wird."

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder auch direkt vom

Verlag d. D. Verk.-Bl.

Digitized by Google

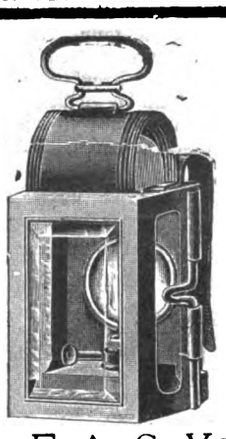
Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher.
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Genfingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1.50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2.— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kist. u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
Vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“** mit **50 Mk.**
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“** mit **60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf, Berlin W.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oracnlo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Preis** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.80	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.35	1.60	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Als Specialität offerire:

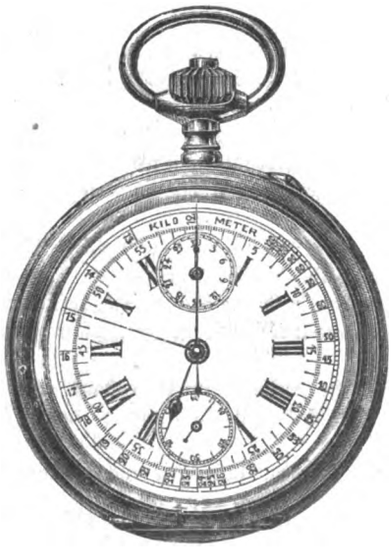
Tisch- und Hängelampen

in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen. **Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.**

Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.

Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.
Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc
Cataloge und Prospekte gratis u. franko.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia“**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen;
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5 %, bei Bezug gegen Baar 10 % Rabatt.

Digitized by Google

Nr. 46. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 12. November 1896. München

Unterstützungen, Stellenzulagen und Beihilfen.

Während „Unterstützungen" schon von Alters her bekannt sind, hat sich das System der Stellenzulagen und Beihilfen erst im letzten Jahrzehnt in der preußischen Eisenbahn-Verwaltung mehr und mehr entwickelt, sodaß dafür erhebliche Summen in den Etat haben eingestellt werden müssen.

Wenngleich nun durch diese Summen manchen berechtigten Ansprüchen Genüge geleistet wird, so ist die Beamtenschaft im Allgemeinen mit den Verhältnissen, welche durch diese Zuwendungen an einzelne Personen geschaffen worden sind, nichts weniger als zufrieden. Erfolgt doch nur zu oft die Zuwendung einer Unterstützung, Beihilfe oder Stellenzulage an solche Bedienstete, welche darauf einen nur geringen oder gar keinen Anspruch haben. Und im Weiteren bildet die ungleichmäßige Behandlung der einzelnen Dienstzweige einen nicht unwesentlichen Beschwerdepunkt. So ist es z. B. unverständlich, warum man den Bahnmeistern und Fahrbeamten eine Entschädigung für Nachtdienste gewährt, allen anderen Beamten aber nicht.

Was nun die Frage der Unterstützungsbedürftigkeit betrifft, so wollen wir nur einen springenden Punkt ins Auge nehmen, welcher beweist, daß das Unterstützungswesen verbesserungsbedürftig ist, die Größe der Familie.

In der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung wird allgemein an dem Grundsatze festgehalten: Die Größe der Familie kann an sich keinen Grund abgeben, für die Bewilligung einer Unterstützung, sondern es muß ein Nothstand vorhanden sein, den man ohne fremde Hilfe nicht überwinden kann.

So richtig dieser Grundsatz an sich auch sein mag, so kann er doch bei Bewilligung einer Unterstützung nicht so ohne Weiteres Anwendung finden; denn wenn Jemand in eine bedrängte Lage geräth, so wird diese um so ungünstiger anzusehen sein, je mehr Kinder er hat. Da das Einkommen der preußischen Eisenbahn-Bediensteten schon an sich und im Verhältniß zu den heutigen Lebensbedingungen knapp bemessen ist und obendrein in vielen Fällen auch noch eine nicht unwesentliche Schmälerung erleidet durch die besonderen Aufwendungen, welche durch die Eigenthümlichkeiten des Dienstes hervorgerufen werden (Früh-, Spät- und Nachtdienst, Kautionsgestellung und Dienstkleidung), so bedarf es kaum eines Beweises, daß Familien mit vielen Kindern schon auch ohne besondere Vorkommnisse in einen Nothstand gerathen können, den sie ohne eine Unterstützung nicht zu überwinden vermögen. Ein Nothstand ist aber dann als vorhanden anzunehmen, wenn in einer solchen Familie Krankheiten der Mutter oder Kinder, Einsegnungsfeiern oder gar Sterbefälle zu verzeichnen gewesen sind, oder wenn sonstige Verluste die wirthschaftliche Lage ungünstig beeinflußt haben.

Der Vater einer kinderreichen Familie sieht in vielen Fällen die einzelnen Familien-Ereignisse, welche einen Nothstand herbeiführen werden, mit sorgendem Herzen voraus, ohne zur Vermeidung des wirthschaftlichen Rückganges auch nur das Geringste thun zu können. Es ist deshalb auch ein wenig angebrachter Fingerzeig, ihm zu sagen, du hättest das voraus sehen können, daß es mit Dir und Deinen Verhältnissen so kommen würde, denn dein Einkommen reicht eben nicht aus, um eine größere Familie ernähren zu können.

Wir behaupten, daß eine Familie mit vielen Kindern unter allen Umständen ein größeres Anrecht auf eine Unterstützung hat, wie eine kleine oder kinderlose Familie. Diese werden nämlich bei einiger Wirthschaftlichkeit in der Lage gewesen sein, einige Ersparnisse für unvorhergesehene Fälle anzusammeln und sind deshalb auch in den weitaus meisten Fällen im Stande, eine eingetretene Nothlage oder eine vorübergehende mißliche Lage ohne fremde Hilfe zu überwinden, jedenfalls werden sie ihn aber im Laufe der Zeit überwinden können, weil das Einkommen nicht durch eine größere Kinderzahl verringert wird.

Damit wollen wir aber nicht gesagt haben, daß nicht auch eine kleinere oder kindetlose Familie in die Lage kommen könnte, fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen, wenngleich das seltener vorkommen wird.

Es läßt sich ja im Allgemeinen nicht so ohne Weiteres beurtheilen, was man unter einem Nothstand zu verstehen habe, denn das wird von einer jedesmaligen gewissenhaften Prüfung im Einzelfalle abhängig gemacht werden müssen. Thatsache aber ist es, daß bei der Gewährung von Unterstützungen vielfach nicht das Interesse der Gesammtheit im Auge behalten und berücksichtigt wird. Manche Beamte verstehen es, mit einem gewissen Geschick sich eine Unterstützung zu verschaffen, wenn sie derselben auch nicht bedürfen, um einen Nothstand zu überwinden, wohingegen wieder andere, selbst in dringenden Nothfällen nicht im Stande sind, die maßgebenden Stellen von der Nothwendigkeit einer Unterstützung zu überzeugen. Eine Uebersicht der in einem Etatsjahre an die Bediensteten der einzelnen Dienstzweige verliehenen Unterstützungen, würde jedenfalls zu interessanten Vergleichen Veranlassung geben und unsere Behauptungen nach mehr wie einer Richtung bestätigen.

Wie dem aber auch sei, man wird sich der Ansicht nicht verschließen können, daß eine Besserung im Unterstützungswesen eine Nothwendigkeit ist, theils, um eine gerechte Zuwendung der Unterstützungen zu ermöglichen, theils, um das Interesse der gesammten Bediensteten sicher zu stellen und die Unzufriedenheit, welche aus den heutigen Verhältnissen entstanden ist, zu beseitigen.

Digitized by Google

Eine Besserung wird sich am leichtesten dadurch erzielen lassen, daß man dem gesammten Personal eine angemessene Mitwirkung bei der Vertheilung der Unterstützungsgelder einräumt.

So ließen sich vielleicht auf jeder größeren Dienststelle oder auch in jedem Inspektionsbezirk Prüfungs-Kommissionen bilden aus Bediensteten aller Branchen, welche über die Nothwendigkeit einer nachgesuchten Unterstützung zu befinden hätten.

Es würde das eine äußerst fruchtbringende Maßregel sein, welche dem leichtfertigen Nachsuchen um eine Unterstützung einen wirksamen Damm entgegen stellte, andererseits aber den wirklich in Noth gerathenen Familien auf alle Fälle eine Unterstützung sicherte. Gewissermaßen gezwungen, ein Haushaltungsbuch zu führen, um in einem Nothfalle dasselbe zur Begründung des Unterstützungsgesuchs beifügen zu können, würde damit auch die Wirthschaftlichkeit des Beamtenstandes mittelbar in nicht zu unterschätzender Weise gefördert werden; denn nichts mag so sehr die Wirthschaftlichkeit zu fördern geeignet sein, wie die gewissenhafte Buchung der Einnahmen und Ausgaben, und ein gut geführtes Haushaltungsbuch wird uns auch häufig genug erkennen lassen, daß wir nur selten in die Lage kommen, uns noch besondere Ausgaben neben den nothwendigen gestatten zu dürfen. Haben wir aber einmal das Unglück, in eine Nothlage zu gerathen, dann können wir bei Vorlage unseres Wirthschaftsbuches mit einer gewissen Sicherheit auf eine Unterstützung rechnen. Daß das Haushaltungsbuch nur von derjenigen Stelle durchgesehen werden dürfte, welche in letzter Linie über die Verabfolgung einer Unterstützung zu befinden hat, möchten wir als selbstverständlich voraussetzen. —

Haben wir bei dem Unterstützungswesen schon manche Uebelstände zu beklagen, so treten uns in der alljährlich stattfindenden Vertheilung der „Beihülfen" so manche Härten und empfindliche Eigenthümlichkeiten entgegen, daß man sich eigentlich darüber wundern muß, wie ein so wenig erzieherisch wirkendes System sich noch so lange hat halten können. Von dem damaligen Verwaltungschef ist zwar im Hause der Abgeordneten erklärt worden, die Verwaltung bedürfe eines solchen Fonds unter allen Umständen und könne nicht auf ihn verzichten; die Mehrzahl der Beamtenschaft ist aber der Meinung, daß es viel besser und richtiger wäre, mit diesem, den guten Geist in der Verwaltung störenden System zu brechen.

Die im Allgemeinen doch pflichttreuen Beamten beanspruchen für ihre ordnungsmäßigen Dienstleistungen keine Belohnung in klingender Münze, sondern sehen es viel lieber, wenn die Verwaltung es sich angelegen sein läßt, durch Förderung von sozialen Wohlfahrtseinrichtungen, Herstellung gesunder Aufenthaltsräume, Amtsstuben, Badeeinrichtungen, Vermehrung der Ruhetage, Verkürzung der Dienststunden u. s. w. das Vertrauen ihrer Angehörigen zu beleben.

Mag man diejenigen Beamten, welche ihre Pflicht und Schuldigkeit nicht thun, durch Anwendung geeigneter Disziplinarmittel, welche ja hinreichend zur Verfügung stehen, auf den richtigen Weg zu bringen suchen. Dieses erreicht man aber nicht dadurch, daß man sie von dem Empfang einer Beihülfe ausschließt, ohne sie vielleicht in dem verflossenen Jahre ein einziges Mal bestraft zu haben. Vielleicht hat man sie auch gar nicht bestrafen können, weil jeder Grund dazu fehlte. Es bemächtigt sich der zu Unrecht Behandelten auch eine gewisse Erbitterung gegen ihre Umgebung, und diese wiederum tritt dann nicht selten mit einer ganz ungerechtfertigten Ueberhebung auf, sodaß das so nothwendige Handinhandarbeiten und der Gemeingeist arg gefährdet erscheint.

Schwächere Charaktere lassen sich nun wohl dazu bringen, im kommenden Jahre sich ebenfalls dem Streben nach „Belohnung" anzupassen, wohingegen Männer von ausgeprägtem Selbstbewußtsein mit einer gewissen Abneigung erfüllt werden gegen ihre Umgebung und gegen ein System, welches erzieherisch zu wirken gar nicht im Stande ist. Und das sollte doch eigentlich der größte Vortheil sein, daß eine Einrichtung, welche man gleichzeitig als Belohnungs- und Bestrafungsmittel anwendet, auch erzieherisch auf das Personal einwirkt. Dies ist aber, wie bekannt, durchaus nicht der Fall. Im Gegentheil. Die Schäden, welche durch das System der Beihilfen verursacht werden, können nicht aufgewogen werden durch den materiellen Nutzen, den es dem Einzelnen gewährt.

Wie bei den „Unterstützungen", so begegnet uns auch bei den „Beihülfen" in der verschiedenartigen Behandlung des Personals, der einzelnen Branchen gegeneinander, wie auch der Einzelnen unter sich, ein überaus wunder Punkt.

Es ist in der menschlichen Natur begründet, bei vorkommenden Belohnungen oder Bestrafungen eine Untersuchung darüber anzustellen, ob diese oder jene in einem richtigen Verhältnisse stehen zu der zu belohnenden oder bestrafenden That oder dem Verhalten. Und so stellen denn auch die Eisenbahn-Bediensteten alljährlich zur „Zeit der Beihilfen" eine Untersuchung an, deren Ergebniß zu der jedesmaligen Schlußfolgerung führt, daß man nicht erkennen kann, nach welchen Gesichtspunkten und Grundsätzen die Vertheilung der Beihilfen eigentlich stattfindet. Und darum sind sich auch alle redlich denkenden Männer, selbst diejenigen, welche selten oder gar nicht von einer Beihilfe ausgeschlossen worden sind, in der Verurtheilung dieses, die Verwaltung nach mehr wie einer Richtung schädigenden Systems einig. Die Stellenzulagen haben zwar längst nicht in dem Maße wie die Beihilfen schädlich gewirkt, aber auch sie haben das Ihrige dazu beigetragen, in dem großen Heere der Eisenbahn-Beamten die Begriffe von Recht und Gerechtigkeit zu verwirren und die durch das System der Beihilfen bereits hervorgerufene Charakterschwäche zu einer nothwendigen Tugend zu machen. Wir wollen und müssen ja zugeben, daß Beamte, welche sich auf äußerst schwierigen Posten oder in mehr wie gewöhnlich verantwortlichen Stellungen befinden, dafür eine höhere Besoldung zu erhalten haben. Wir vermissen aber bei der heute üblichen Gewährung von Stellenzulagen nur zu oft die Voraussetzungen und Bedingungen, von denen dieselbe abhängig gemacht werden muß. Und so kommt es denn, daß bei der Vertheilung der Stellenzulagen die einzelnen Dienstzweige in einem ungünstigen Verhältniß zu einander stehen und innerhalb eines jeden einzelnen die Bediensteten in der verschiedenartigsten Weise behandelt werden, wenngleich die Bedingungen, unter welchen sie arbeiten und welche für die Zutheilung einer Stellenzulage maßgebend sind, wesentlich nicht von einander abweichen.

Im Uebrigen können längst nicht alle Dienstzweige bei der Zutheilung der Stellenzulagen in Betracht kommen, weil bei den meisten von ihnen der Dienst ein gleichmäßiger ist. Wo dies nicht der Fall ist, wie z. B. bei den Bureaubeamten und den Beamten des eigentlichen Betriebs- und Verkehrsdienstes, sollte man für die Wahrnehmung besonders wichtiger Funktionen höher besoldete und mit einem höheren Rang bekleidete Beamte einstellen. Es ist das um so wünschenswerther, als diese Bediensteten denselben Anspruch auf eine Anrechnung der höheren Besoldung bei der Pensionirung haben wie die Lokomotiv- und Fahrbeamten, denen die Kilometer- 2c. Gelder zum gesetzlichen Diensteinkommen zugerechnet werden.

Die heutige Art und Weise der Vertheilung der Stellenzulagen mag wohl dem Einzelnen einen Nutzen bringen, sie ist aber der Gesammtheit der Eisenbahn-Beamten schädlich und verhindert die so wünschenswerthe und nothwendige gute Auffassung der Verhältnisse, welche doch zur Entfaltung und Entwickelung eines so großen Organismus eine unbedingte Nothwendigkeit ist.

Wenn die Grundsätze, welche für die Verleihung einer Stellenzulage maßgebend sind, es gestatten, Beamte, welche sich in besonders wichtigen und verantwortlichen Stellungen befinden, bei jeder sich bietenden Gelegenheit nach auswärts in weniger verantwortliche und weniger wichtige Stellungen zu kommandiren, um ihnen neben der manches Mal nicht unbeträchtlichen Stellenzulage noch einen weiteren Nebenverdienst zu verschaffen, so wird man nicht zuviel behaupten, wenn man ein solches Verfahren als mit den natürlichen Begriffen von Recht und Gerechtigkeit nicht in Einklang stehend bezeichnet. Entweder ist der Beamte in der wichtigen und mehrverantwortlichen Stelle unentbehrlich, und dann darf er nicht auf Wochen und Monate aus derselben entfernt werden, oder die Stelle gehört nicht zu denjenigen, für welche eine Zulage vorgesehen ist, und dann darf ihm diese nicht gegeben, ihm noch viel weniger aber ein weiterer Nebenverdienst zugeführt werden. Weit entfernt davon, für solche Vorkommnisse, welche leider nicht zu den Ausnahmen zählen, die maßgebenden Faktoren verantwortlich zu machen, können wir doch nicht umhin, deren Augenmerk auf die Folgen hinzulenken, welche ein solches System auf die Dauer zeitigen muß.

Wir leben im Zeitalter der Reformen und können daher nichts dringender wünschen, als eine Reform des Unterstützungswesens und des Systems der Stellenzulagen, wohingegen wir das System der Beihilfen als eines der schädlichsten Belohnungs- und Zuchtmittel beseitigt sehen möchten.

Die kommende Aufbesserung der Diensteinkommen bietet unseres Erachtens eine gute Gelegenheit zur Behandlung der vorstehend erörterten und für die preußischen Eisenbahn-Bediensteten bedeutsamen Fragen.

Ernst Ehrlich.

Digitized by Google

Die Jungfraubahn.

Als zuerst der Gedanke in den Köpfen genialer Ingenieure entstand, die majestätische Jungfrau, deren Diadem weit hinaus leuchtet in die Ebenen des Rheins und des Bodensees, mit kühn geschwungenen Eisenkonstruktionen zu überbrücken, das Schweigen des in Schnee und Eis starrenden Bergkolosses durch den Pfiff und das Getöse der Eisenbahnen zu brechen, da erschien diese Idee unglaublich, fast vermessen. Seitdem aber die Pilatusbahn und die Wengernalpbahn mit so glänzendem Erfolge dem Betriebe übergeben worden sind, konnte kein Zweifel mehr darüber herrschen, daß die moderne Technik auch diese Aufgabe, die erhabenen Eisregionen in ihrer bisherigen Unnahbarkeit der schaulustigen Menge zugänglich zu machen, mit Erfolg bewältigen wird. Ihr sind Elektrizität, gepreßte Luft, Dampf und andere Kräfte unterthan, oder sie beherrscht sie wenigstens in dem Maße, daß die Lösung so wichtiger und großer Fragen nicht mehr als ein Wunder gilt.

Die Idee der Erbauung einer Jungfraubahn datirt seit dem Dezember 1889, sie tauchte fast gleichzeitig in einer Reihe bewunderungswürdiger Projekte, von geistvollen Ingenieuren ersonnen, grundverschieden in ihren Einzelheiten, auf. Wir erwähnen die Projekte der Ingenieure Trautweiler, Köchlin, des Erbauers der Pilatusbahn Oberst Locher, dessen Plan die größte Aussicht auf Erfolg hatte. Dieser setzte an die Stelle der Zahnradbahn, die er wegen der obwaltenden Temperatur- und Witterungseinflüsse nicht für geeignet hielt, einen 6000 Meter langen, schwach gekrümmten Doppeltunnel, in welchem die büchsenartig geformten Wagen durch komprimirte Luft kolbenartig empor getrieben werden sollten. Zum Abwärtsfahren wäre der Druck vermindert worden und der Wagen würde langsam zurückgegangen, bez. abwärts gesunken sein. Das ganze genial gedachte Projekt scheiterte an den Bedenken, ob die Luft nicht dennoch entweichen könnte oder die langen Rohre eine größere Pressung erleiden können, als rechnungsmäßig angenommen wurde.

Das vierte Projekt, welches dem jetzt konzessionirten sehr ähnlich ist, ist das der Ingenieure Strub in Bern und Studer in Interlaken. Dasselbe kam finanzieller Schwierigkeiten wegen nicht zur Ausführung.

Im Jahre 1893 hat es der bekannte Finanzier und Beherrscher der Schweizerischen Nordostbahn, Guyer-Zeller, wieder aufgegriffen und mit seltener Energie weitergeführt. Er ließ ein Projekt durch Ingenieur Imhof ausarbeiten, das sich an die Konfiguration des Gebirges anschloß. Um die Bahn durchzuführen, hat er die weltberühmte Gruppe der Jungfrau, (s. die Abbildung) die drei Gipfel Eiger, Mönch und Jungfrau ins Auge gefaßt. Diese bilden ein selbständiges Gebiet der Berner Alpen und haben die Richtung von Nord-Nordost nach Süd-Südwest. Sie sind im Norden steil abfallend, haben steile Wände, während die südlichen Flächen sanft in das Thal der Rhône sich abdachen.

Der Hauptabfluß dieses Gebirgsstockes ist der Aletschgletscher, welcher sich auf 20 Kilometer erstreckt. Die Gletscherbildung ist außerordentlich ungleich, und es war daher bei Aufstellung des Projektes sehr darauf Rücksicht zu nehmen. Jeder dieser Berge hat einen eigenen Gletscher vorgelagert. Der Eiger den Eigergletscher, der Mönch den Guggigletscher und die Jungfrau den Gießengletscher, lauter Gletscher, welche sehr stark zerklüftet sind.

Gegen Osten schließt diesen Gebirgsstock der Grindelwald mit dem schwarzen Lütschinen. Die tiefste Einsattelung bildet das Mönchsjoch mit 3618 Meter, welches auch den Weg zum Aletschgletscher vom Grindelwald vermittelt. Vom Mönchsjoch verläuft die Südgrenze längs des Jungfraufirnes bis zum Lanitor (3700 Meter), von da an durch das Roththal zum Lauterbrunnenthal; die Nordgrenze bis Zweilütschinen im Anschluß an das Grindelwaldthal.

Die Kammlinie beginnt mit dem Ostgrat des Eiger (3706 Meter), geht bis zum Eigergipfel (3975 Meter), fällt nach Westen in das Eigerjoch (3619 Meter), setzt sich über den kleinen Eiger (3769 Meter) zum Mönch (4106 Meter) fort.

Zwischen Mönch und Jungfrau ist der tiefste Punkt der Kammlinie das Jungfraujoch (3560 Meter). der Ostgrat der Jungfrau ist 4166 Meter hoch, von dort die Senkung zum Roththal, Roththalhorn. Die mittlere Kammhöhe beträgt 3765 Meter, der mittlere Gipfel 3944 Meter.

Die Bahn soll aus zwei Theilen bestehen, und zwar zunächst aus der Strecke von Klein-Scheidegg bis zum Eigergletschter. Mit Rücksicht auf den Tunnel; welcher 10545 Meter lang ist, sind die geologischen Verhältnisse von Wichtigkeit, und ist festgestellt, daß sich bis zur Höhe von 3000 Meter oberer Jurakalk (Malm), über diesem ca. 800 Meter Gneis vorfindet. Der Eiger ist ganz Kalk. Beim Guggigletscher Gneis auf 900 Meter. Beim unteren Mönchsjoch (3560 Meter) zieht sich ein Kalklager bis zum Jungfraujoch hin. Die Lagerungsverhältnisse auf der Jungfrau im tief eingeschnittenen Roththal (2700 Meter) sind wegen des grauenvoll öden, vegetationslosen runden Firnkessels daselbst, noch nicht erforscht, weiter oben findet sich wieder Gneis. Der Tunnel wird zuerst in Kalk, dann oberhalb des Jungfraujoches in Gneis getrieben werden, möglicherweise muß der Tunnel theilweise ausgemauert werden. Prof. Dr. C. Koppe aus Braunschweig ist bei dieser Forschung der Vertrauensmann des Konzessionärs. Der Bau wird von einer technischen Kommission geleitet, in welcher auch Prof. Dr. Koppe fungirt; durch diese Kommission wird eine genaue Aufnahme des ganzen Gebirgsstockes besorgt, da die derzeit vorhandenen Karten nicht genügend genau sind, wie sie dieser Zweck erfordert.

Wie die Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens weiter ausführen, ist der erste Theil der Jungfraubahn oberirdisch; er beginnt in der Station Scheidegg der Wengernalpbahn. Diese Bahn geht von Interlaken gegen Lauterbrunn und kommt dann in einer Schleife über die Station Scheidegg zum Grindelwald. Die Station Scheidegg ist auf einer Seehöhe von 2066 Meter erbaut. Auf einer Länge von 1755 Meter wird die Jungfraubahn auf der Lauterbrunner-Seite geführt. Eine Kurve mit dem Radius von 100 führt aus der Station Scheidegg. Die Niveaudifferenz zwischen Scheidegg und dem Eigergletscher beträgt 214 Meter und wird in dieser Trace von 2250 Meter Länge mittelst 12,9 Proz. bis 25 Proz. Steigungen erreicht.

Der zweite Theil beginnt von der Station Eigergletscher als Tunnelstrecke, geht ununterbrochen bis 4100 Meter Höhe und endet 66 Meter unter dem Jungfraugipfel. Dann soll ein Elevator bis auf die 4166 Meter hohe Jungfraupitze geführt werden. Die endgiltige Fixirung der Trace hängt von den trigonometrischen und photogrammetrischen Aufnahmen des Professors Dr. Koppe ab. Zunächst wird man die ganze Linie in Theilstrecken bauen, weil man große Vorbereitungen treffen und gewisse Fragen lösen muß. Es werden Zwischenstationen eingelegt, welche nöthig sind zur Beseitigung des Ausbruchmateriales 2c.

Die Lage und Richtung der Stationen ist durch die Steigungs-Verhältnisse, durch die Aussichtspunkte und durch die Gletscher bedingt. Die Linie zieht vom Tunneleingang an der großen Nordwand des Eigers nach Ost-Südost zur Grindelwaldgallerie (2469 Meter). Die Länge dieser Strecke ist 1595 Meter, der Niveau-Unterschied 369 Meter, die Steigung 25 Proz. Bei der Grindelwaldgallerie ist die Steigung nur 7 Proz. wegen der in Aussicht genommenen Kreuzung der Züge an dieser Stelle. Hier wird sich dem Beschauer ein prachtvolles Bild der Bergwelt darbieten.

Von diesem Punkte wendet sich die Linie im weiten Bogen nach Süd-Südwest und geht über die Wasserscheide der Aare-Rhône bis zur Station Eiger (3221 Meter), welche auf der Walliser Seite liegt. Die Länge der Strecke von Grindelwaldgallerie bis zur Station Eiger beträgt 2300 Meter, die Niveaudifferenz 572 Meter und die Steigung 25 Proz. Vom Eiger geht die Bahn auf der Walliser Seite bis zum Mönch. Die Station „Mönch" war ursprünglich auf 3623 Meter projektirt; nach einem Vorschlage, den Prof. Golliez aus Lausanne in jüngster Zeit gemacht hat, wird sie aber in einer Höhe von 3550 Meter angelegt. Von der Mönchsterrasse bietet sich dem Auge des Touristen der Ausblick auf die Bergwelt in ihrer ganzen düsteren Majestät des Todes und der Erstarrung. Man hat sogar einen Ausblick auf den Mont-Blanc.

Nach der Station am Mönchjoch beginnt die schwierigste Partie des ganzen Baues, nachdem sich die Trace gegen den Stock der Jungfrau senken muß und die Einsattelung daselbst nur 3560 Meter Seehöhe hat; und erst nach den Ergebnissen der jetzt im Zuge befindlichen Untersuchung der Gletscherscharte (Kühlauergletscher) wird es sich zeigen, ob man bis auf 3390 Meter herunter gehen muß. Professor Golliez schlägt vor, einen Eistunnel zu machen, da die Gletscherdecke sehr stark ist. Von dort dann tritt der Tunnel wieder in den Gneis.

Die Länge der Strecke vom Mönch zum Jungfraujoch ist 1130 Meter, die Niveaudifferenz 230 Meter, die Steigung 22,3 Proz. Man will auch im Jungfraujoch an geeigneter Stelle Querschläge machen nach rechts und links, so daß man einen herrlichen Ueberblick zu beiden Seiten haben wird, auf der Walliser und auf der Berner Seite. Hierauf wird die Bahn vom Jungfraujoch bis zum Gipfel geführt. Auf der Wasserscheide kommt man auf eine Höhe von 4060 Meter, dann macht die Trace eine Schleife auf die gegen das Roththal liegende Seite des Gipfels und endet auf der Walliser Seite in 4100 Meter Seehöhe, die Länge vom Jungfraujoch bis zum Ende ist 2820 Meter, die Niveaudifferenz 707 Meter, die Steigung beträgt 25 Proz.

Digitized by Google

Es sind also auf der ganzen Route fünf Sektionen zu unterscheiden und zwar die Sektion Scheidegg—Grindelwaldgallerie 1595 Meter lang mit 25 Proz. Steigung, Grindelwaldgallerie—Eiger 2300 Meter lang mit 25 Proz. Steigung, Eiger—Mönch 2700 Meter mit 15 1/2 Proz. Steigung, Mönch-Jungfraujoch 1130 Meter mit 22·3 Proz. Steigung, endlich Jungfraujoch—Jungfraugipfel 2820 Meter mit 25 Proz. Steigung; der ganze Tunnel hat also nach dem gegenwärtigen Vorprojekte 10545 Meter Länge.

Um die letzte Strecke von 66 Meter bis zum Jungfraugipfel zu erreichen, wird ein großer senkrechter Schacht getrieben und oben ein kleines Aussichtshäuschen errichtet. Es ist ein Vortheil, daß man nicht, wie auf anderen Bergbahnen, bis auf einen gewissen Punkt fährt, und dann noch einige Stunden sich abmühen muß, um auf die Spitze zu gelangen. Auf der ganzen Bahn ist der Seilbetrieb ausgeschlossen, somit auch beim Elevator, außerdem wird man für diejenigen, die den Elevator nicht benützen wollen, zwei Wendeltreppen anbringen.

Es sind täglich fünf Züge in Aussicht genommen. Die Wagen werden 80 Personen fassen, somit 400 Fahrgäste jeden Tag, zu deren Beförderung 400 Pferdekräfte erforderlich sind.

Die ästhetischen Bedenken, daß durch solche Wunder der Technik, wie sie das ganze Unternehmen projektirt, alle poetischen Naturgenüsse vernichtet, die bisher unnahbare Gletscherwelt ihres geheimnißvollen Reizes entkleidet würde, sind unbegründet, denn die Bahn wird ihren Weg im Inneren der Berge nehmen und nichts wird die Majestät der Natur stören. Welche neuen großartigen Natureindrücke wird eine Fahrt auf einen Alpengipfel zu Anfang des nächsten Jahrhunderts, zu welchem Zeitpunkt die Bahn fertig gestellt werden soll, der reiselustigen Menschheit vermitteln! Bisher mußten sich Tausende und Abertausende das nebenbei sehr kostspielige Vergnügen des Bergsteigens, in Begleitung von mit Eispickel und Seil bewaffneten Führern, versagen, weil ihre Kräfte, ihre Geschicklichkeit und ihr Muth nicht dafür ausreichten. Nun kommen die modernen Zauberkräfte, die Elektrizität und der Dampf zu Hilfe und verallgemeinern auch diesen Genuß, der bisher das Vorrecht einzelner durch die Gabe körperlicher Gewandtheit und Stärke besonders Bevorzugter gewesen ist.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

(Eingesandt.)

Im Anschluß an die Erörterungen in der „Beamtenfrage" mit allen ihren wohlgemeinten Vorschlägen glaubt Verfasser dieses noch auf einen Punkt hinweisen zu sollen, der wohl nicht ganz unberechtlich erscheinen dürfte. Es ist von „Mäßigkeit", „Einfachheit" und vom „Sparen" gesprochen worden, auch vom „anständig leben" können, wenn der Beamte „rechnen" gelernt hat.

Betrachten wir uns doch das Wort „rechnen gelernt" etwas näher. Zweifellos kann ja der Beamte anständig leben, wenn er wirklich rechnen gelernt hat, um mit seinem Gehalte auszukommen; er muß aber auch dann rechnen gelernt haben, selbst wenn er eine „reiche" Frau heirathete, denn sonst würde auch trotz der reichen Frau, wenn er nicht rechnen gelernt hat, das Exempel kaum stimmen.

Wohl die Mehrzahl der Beamten ist gewöhnt, am Ersten des Monats nach Empfang des Gehaltes die zunächst an ihn herantretenden Bedürfnisse zu begleichen und den Rest für etwa später an ihn herantretende Ausgaben zurückzulegen. Nun kommt es ja erfahrungsgemäß vor, daß der eine Monat mehr als der andere Ausgaben erfordert, die Restsumme reicht dazu nicht aus, der Beamte kann diese unabweisbare Ausgabe nicht sofort baar bestreiten, obwohl er es gern möchte, um nicht Kredit beanspruchen zu müssen, vielleicht gar bei einer Person oder einem Geschäft, wo er es schon aus dienstlichen Gründen vermeiden will. Der Geldvorrath wird knapp, er zählt die Tage sehr genau bis zum nächsten „Ersten" und ist froh, wenn in dieser Zeit nicht noch weitere unabwendbare Ausgaben an ihn herantreten.

Der „Erste" ist endlich da, das Gehalt wieder in seinen Händen; die vom vorigen Monat in Rest gebliebenen unabwendbaren Ausgaben werden zunächst beglichen, doch auch hat sich die Schuhmacher-Rechnung eingefunden, der Hauszins ist fällig, die vorgerückte Jahreszeit giebt Veranlassung, nach dem bedenklich leer gewordenen Holz- und Kohlenraum Umschau zu halten; auch hier finden sich unabweisbare Ausgaben. Der Geldvorrath vom letzten Ersten ist hierdurch recht sehr geschmolzen. Die Hoffnung, daß vom nächsten „Ersten" mehr übrig bleiben werde, da ja dann nicht mehr so dringliche Ausgaben vorliegen werden, tröstet den ganzen Monat hindurch und erfüllt sich oft — nicht, es sind wieder andere Ausgaben herangetreten und so dürfte es wohl das Jahr lang hingehen. Nachdem er nun, trotz Mäßigkeit, Einfachheit und sparsamer Verwendung seines Einkommens, ohne eine gewissenhafte Vertheilung, von Jahr zu Jahr gehofft hat und doch nie einen Erfolg darin hatte, daß ihm wirklich einmal ein Theil seines Einkommens übrig blieb, den er anlegen konnte, niemals das beruhigende Gefühl eines geordneten Hauswesens ihn beglückte, wird er mürrisch und schließlich gleichgiltig und läßt wohl gar dann den Dingen freien Lauf! — Dieser Bedauernswerthe hätte also demnach nicht rechnen gelernt; hätte er es gelernt, so würde er sich einen Haushaltplan über das ganze Jahr hinweg gemacht haben, wie es Verfasser dieses, ein alter Beamter, seit mehr denn dreißig Jahren mit Sorgfalt übt und wie er versichern kann, mit bestem Vortheil. Im Nachstehendem soll dies gezeigt werden, wie z. B. ein Beamter am Monatsersten mit mäßigem Gehalt von beispielsweise 2400 Mk. zu verfügen hat, wenn er sich „nach der Decke strecken" will und doch dabei anständig leben und dennoch nicht in den letzten Tagen des Monats über Geldknappheit klagen, ja sogar sparen will.

Er schafft sich zunächst eine Anzahl Kästchen an, (leere Stahlfederkästchen) bezeichnet jedes mit dem aus nachstehender Tabelle ersichtlichen Ausgabetiteln und vertheilt:

25	Mk.	für	Hauszins . . .	giebt: 300	Mk.	jährlich
60	„	„	Wirthschaftsgeld .	„ 720	„	„
30	„	„	Taschengeld . .	„ 360	„	„
6	„	„	Aufwartefrau . .	„ 72	„	„
5	„	„	Lebensversicherung	„ 60	„	„
2	„	„	Unfallversicherung	„ 24	„	„
1	„	„	Feuerversicherung .	„ 12	„	„
3	„	„	Zeitungen, Lesezirkel	„ 36	„	„
3	„	„	Königl. Steuern .	„ 36	„	„
4	„	„	Städtische Steuern	„ 48	„	„
5	„	„	Holz und Kohlen .	„ 60	„	„
15	„	„	Kleider, Wäsche .	„ 180	„	„
5	„	„	Schuhmacher . .	„ 60	„	„
5	„	„	Weihnachtskasse .	„ 60	„	„
15	„	„	Sparkasse . . .	„ 180	„	„
6	„	„	Schulgeld, Bücher	„ 72	„	„
10	„	„	Reserve für unvermuthete Ausgaben	„ 120	„	„
200	Mk. Monatsgehalt.			2400	Mk. Jahresgehalt.	

u. s. w. je nach den besonderen Verhältnissen des Einzelnen.

Kommt nun die Zeit heran, wo er Hauszins, Steuern, Schulgeld ꝛc. zu zahlen hat, so öffnet er sein Kästchen und findet den Betrag dafür baar darin, wenn er an jedem Gehaltstage pünktlich seine Finanzen geordnet hat, die er eben, je nach seinen Bedürfnissen, an der Hand dieses Planes beliebig einstellen wird.

Zunächst ist er der Frage überhoben, daß er die eine oder die andere ihn später heimsuchende Ausgabe außer Acht gelassen hat, denn seine Tabelle erinnert ihn ja bei der Gehaltsvertheilung daran, und der schöne ihn beruhigende Gedanke, daß zur rechten Zeit auch das nöthige Geld im Kästchen liegt, giebt ihm volles Vertrauen zu sich selbst, ja er weiß sogar, daß wenn ihn ja einmal, wie es im Leben doch vorkommt, z. B. bei Krankheiten u. s. w., ganz außergewöhnliche Ausgaben verfolgen, er aus einem der Kästchen, die erst nach längerer Zeit ihren Vorrath auszuschütten brauchen, eine entsprechende Anleihe machen kann, die er nach und nach wieder ergänzt. Er hilft sich also selbst, sofort, und ohne Erspartes anzugreifen oder fremder Hilfe zu bedürfen. Er weiß ferner, er hat täglich 1 Mark Taschengeld, mehr kann er eben nicht von seinem Einkommen beanspruchen, er wird sich sicher danach einrichten und es wird gehen und bei guter Eintheilung auch ganz gut gehen.

Die vorstehende Vertheilung lehrt aber bei näherem Hinsehen, daß eben gerechnet, und zwar richtig gerechnet sein will, und dennoch ersieht man wieder, daß doch auszukommen ist, wenn man sich nach seinen Verhältnissen einzurichten versteht. Ist einem Beamten höheres Gehalt beschieden, umso besser, er wird danach seine Vertheilung einrichten können. Der Anfang ist hierzu allerdings nicht ganz leicht und bedarf einer gewissen Uebergangsperiode, ehe der Beamte soweit in seinen Verhältnissen vorschreitet, daß er Geldbeträge für verschiedene erst etwa in einem halben Jahre nöthige Bedürfnisse schon jetzt in das Kästchen zurücklegen kann. Doch Muth und Ausdauer, es wird sich schon mit der Zeit einrichten und der Erfolg segensreich auf den Beamten und seinen ganzen Hausstand einwirken. — —i.—

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidungen. (Nachdruck verboten.)

Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransportes. Daß die Vorschriften über die Arbeitszeit der Beamten zum Theil doch noch recht wenig dem normalen Maße zu entsprechen scheinen —

Digitized by Google

oder ist hier Willkür der einzelnen Dienststellen Thür und Thor geöffnet? — das beweist recht klar der folgende Fall, der zu der Annahme berechtigt, daß der Unfall nicht eingetreten wäre, wenn nicht ein Beamter, der bereits die 4. Nacht 12 Stunden lang im Dienst war (noch drei Nächte sollten folgen), eine wichtige Funktion zu verrichten gehabt hätte. Am frühen Morgen des 5. März d. J. kam auf dem Bahnhofe zu Möckern bei Leipzig (Thüringer Bahn) der von Leutzsch gemeldete Zug mit 4 Minuten Verspätung und es war Aufgabe des diensthuenden Stationsbeamten, des Stations-Assistenten Otto Sch., dafür zu sorgen, daß die Verspätung nicht noch größer wurde. In seinem Eifer, diese Aufgabe durchzuführen, gestattete er dem Weichensteller G., das anderen Zwecken dienende Haltesignal bereits vor der Ausfahrt jenes Zuges herzustellen. Dann griff er selbst zu, um die Weiche zu stellen. Hierbei vergriff er sich aber (es war nebelig und noch nicht hell), indem er statt des Hebels 2 den Hebel 3 faßte und umlegte. Dies geschah, während der fragliche Zug gerade die Weiche passirte. Wäre das Haltesignal noch nicht gestellt gewesen, so hätte die Falschstellung der Weiche keine nachtheiligen Folgen gehabt. So aber entgleiste der letzte Wagen des Zuges und ein junges Mädchen, welches im vorletzten Wagen saß, wurde herabgeschleudert, sodaß es eine Verletzung am Oberschenkel davontrug. Das Landgericht Leipzig hat am 15. Juni Sch. wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes und fahrlässiger Körperverletzung zu nur 3 Tagen Gefängniß verurtheilt. Es hat dabei berücksichtigt, daß der Angeklagte infolge des zwölfstündigen Nachtdienstes nicht mehr ganz bei Kräften und dennoch mit anerkennenswerthem Eifer bemüht war, die ihm obliegende Aufgabe zu lösen. Die Pflichtvernachlässigung wurde gefunden in der vorzeitigen Herstellung des Haltesignales und in dem nicht genauen Umsehen nach der Nummer des Weichenhebels. — In seiner Revision betheuerte der Angeklagte, er habe weder aus böser Absicht, noch aus Nachlässigkeit gehandelt. Das Landgericht habe den Begriff der Pflichtvernachlässigung und der Fahrlässigkeit verkannt. Den Abschlußtelegraphen habe er mit Vorbedacht und Absicht, nicht aus Fahrlässigkeit zu früh stellen lassen. Von einem Eisenbahnbeamten dürfe nichts Uebermenschliches verlangt werden. Wenn es Vorschrift sei, einen Beamten nicht länger als acht Stunden hintereinander zu beschäftigen, er aber auf seinem anstrengenden Posten auf einer Stelle mit dem denkbar lebhaftesten Verkehr zwölf Stunden habe aushalten müssen, so sei es wohl begreiflich, wenn er in den letzten Augenblicken dieser Dienstzeit sich beim Lesen einer Nummer versehen habe*). — Das Reichsgericht gelangte zur Verwerfung der Revision, weil das Verschulden des Angeklagten in einwandsfreier und der Revision nicht zugänglicher Weise festgestellt sei.

*) Bei einer Besichtigung des Stellereiraumes konnte man sich leicht überzeugen, daß erstens die Beleuchtung eine unzweckmäßige, wenn nicht dürftige, war und daß die Nummern der Stellhebel überhaupt nicht zu jeder Zeit zu lesen sind, nämlich dann nicht, wenn sie umgelegt sind. Die Betriebsweise war durch Gleisbau eine abnorme. Daß hier in diesem Falle, wäre eine Fachgerichtsbarkeit vorhanden, das Urtheil anders ausgefallen wäre, liegt außer allem Zweifel. Vielleicht wäre auch hierbei der Angeklagte nicht ganz frei gekommen, denn durch das Verhängniß, einen Fehlgriff gethan zu haben, wäre vielleicht auch hier die Sühne mit einer geringen Bestrafung bedingt ge-

Ansicht der Jungfraugruppe, von Mürren aus gesehen, mit dem Projekte der Jungfraubahn.

wesen, aber das fachgerichtliche Urtheil hätte sich hiermit nicht begnügt, sondern es wäre weiter gegangen, indem es auch die Betriebs-Einrichtungen einer Be- und event. Verurtheilung, wenn auch nur einer moralischen unterwarf, und darin möchten wir geneigt sein, den ungeheuren Vortheil des Fachgerichtes zu suchen. Das Eisenbahnwesen, zu so außerordentlicher Bedeutung in unserem ganzen wirthschaftlichen Leben gelangt, und in den Händen eines Besitzers, dessen Autorität unter allen Umständen eine überlegene ist, erfordert eine andere Beurtheilung, wie sie die gewöhnliche Gerichtsbarkeit zu geben vermag und muß daher auch außergewöhnlichen Einflüssen ausgesetzt sein, wenn der Fortschritt immer ein gleichmäßig fruchtbringender sein soll.

Wir werden noch öfter auf diesen Gegenstand zurückzukommen haben. Der Berichterstatter.

Die Urkundenqualität der Bahnsteigkarten. Allgemeines Interesse beansprucht eine Entscheidung, welche am 23. Oktober vom 4. Strafsenate des Reichsgerichtes gefällt wurde. Es handelte sich um die Revision der Staatsanwaltschaft gegen ein Urtheil des Landgerichtes Braunschweig vom 13. Mai, durch welches die Arbeiter August Peters und Bertram nur wegen Betrugsversuches, nicht auch wegen Urkundenfälschung, zu je 3 Mk. Geldstrafe verurtheilt worden sind. Peters, ein 65 Jahre alter Mann, der nur sehr selten die Eisenbahn benutzt hat und mit ihren Einrichtungen nicht völlig vertraut ist, wollte am 24. Dezember v. J.

Digitized by Google

von Alvesse nach Braunschweig zurückfahren. Er fand nicht mehr Zeit, sich eine Fahrkarte zu lösen und stieg auf Veranlassung eines Bahnbeamten, der ihm erklärte, er könne die Karte in Braunschweig nachlösen, in einen Wagen vierter Klasse. Die Fahrkarte würde 25 Pfg. gekostet haben. Bei der Ankunft in Braunschweig erinnerte sich Peters, daß er nur dann den Bahnsteig verlassen könne, wenn er eine Karte besitze. Er vertraute sich deshalb dem Bertram, einem Mitreisenden, an, und dieser erklärte, er werde zwei Bahnsteigkarten holen. Dies geschah auch, und Peters gab dem Bertram nicht nur die verausgabten 20 Pfg., sondern noch weitere 5 Pfg. für seine „Gefälligkeit". Bertram hatte, als er den Bahnsteig wieder betrat, natürlich nur eine Bahnsteigkarte vorgezeigt und durch den Schaffner lochen lassen. Er wußte aber, daß jede Karte, die beim Verlassen des Bahnsteigs vorgezeigt wird, gelocht sein muß. Deshalb machte er mit einem Bleistift ein Loch in die andere Karte und gab sie Peters. Beide Angeklagten kamen glücklich durch die Schranken, aber ein Unbetheiligter hatte ihre Manipulationen gesehen, und sie wurden deshalb angehalten. Das Landgericht hat festgestellt, daß die Angeklagten beabsichtigten, dem Peters einen rechtswidrigen Vermögensvortheil zu verschaffen, da er, wenn er ordnungsmäßig vorgegangen wäre, das Doppelte des Fahrpreises von A. nach Braunschweig, nämlich 50 Pfg., hätte zahlen müssen. Eine Urkundenfälschung, begangen durch die unberechtigte Lochung der einen Bahnsteigkarte, wurde vom Gerichte nicht als vorliegend angenommen, weil die Lochung nicht für Rechte und Rechtsnerhältnisse beweiserheblich sei, sondern nur zur Kontrole im inneren Dienste bestimmt sei. — Gegen die Nichtannahme der Urkundenfälschung richtete sich die Revision der Staatsanwaltschaft. Der Oberreichsanwalt erklärte, er könne die Revision nicht befürworten. Er hat von der Eisenbahndirektion in Magdeburg ein Gutachten eingeholt, und dieses spricht sich in demselben Sinne aus wie das Urtheil des Landgerichtes. Danach hat die Durchlochung der Bahnsteigkarten nur den Zweck, kundzugeben, daß der Zugang zum Bahnsteige ordnungsmäßig erfolgt ist und daß eine Prüfung der Karte stattgefunden hat. Allerdings soll durch die Lochung auch verhindert werden, daß die Karte nochmals benutzt wird. Zugleich mit der Lochung wird ein Stempel auf der Karte angebracht, damit unter Umständen festgestellt werden kann, welcher Schaffner die Karte geprüft hat. Werden ungelochte Karten beim Verlassen des Bahnsteiges vorgezeigt, so sind sie nachträglich zu lochen oder die betr. Person ist anzuhalten, damit der etwa beabsichtigte Betrug festgestellt werden kann. Diesem Gutachten schloß sich der Oberreichsanwalt an. Er war der Ansicht, daß danach die Lochung weder geeignet, noch bestimmt sei, Beweis für Rechte oder Rechtsverhältnisse zu erbringen. — Das Reichsgericht erkannte sodann auf Verwerfung der staatsanwaltlichen Revision. Es schloß sich den Ausführungen des Oberreichsanwaltes im Wesentlichen an und hob nebenbei noch hervor, daß die Angeklagten eigentlich wegen vollendeten Betruges hätten verurtheilt werden müssen.

Technisches.

Ueber die gegenwärtige Verbreitung des eisernen Oberbaues. Seit Jahren beschäftigt sich die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika, veranlaßt durch die zeitweilig dort auftretenden Waldbrände und die oft ganz sinnlose Vergeudung von Holz, mit der Frage, wie im Holzverbrauch der Eisenbahnen, welche einen nicht unbedeutenden Theil der Holzkonsumenten repräsentiren, eine größere Einschränkung angestrebt werden könnte. Bei Erwägung dieser Frage suchte die Regierung sich darüber klar zu werden, ob es nicht an der Zeit sei, den hölzernen Eisenbahn-Oberbau zu verwerfen und dem Beispiel anderer Staaten folgend, sich ganz dem eisernen Oberbau zuzuwenden. Statistischen Nachweisen zufolge haben sich die nordamerikanischen Eisenbahnen mit dem eisernen Oberbau bisher fast gar nicht befaßt, die einzige Pennsylvania-Bahn hatte denselben eine Reihe von Jahren hindurch verwendet, dann aber als ungeeignet verworfen. Ungeachtet dieser Erfahrungen der Pennsylvania-Bahn erkennt die nordamerikanische Regierung die Ueberlegenheit des eisernen Oberbaues, die Sicherheit und die bedeutend geringeren Erhaltungskosten an. Nach dieser Erkenntniß der Vortheile ist es zu erwarten, daß dann die Anwendung immer allgemeiner eingeführt werde, hauptsächlich in dichten Verkehrsgebieten, bei denen die ersten Anlagen bald durch die Ersparnisse in der Erhaltung ausgeglichen werden. Selbstverständlich können derlei Verbesserungen nicht plötzlich, sondern nur allmählich eingeführt werden und macht die viergleisige Strecke der Grand Central-Station in New-York und Mott Haven einen bemerkenswerthen Anfang.

Die Blockirung der Signalhebel kommt sowohl für mechanische als auch für elektrische Einrichtungen in Betracht.

Die mechanische Blockirung, ausgeführt von der Firma Hein, Lehmann & Co., Berlin auf den Stationen Neuwied, Wahrenbrück u. s. w., wirkt derartig, daß der Stationsbeamte durch Scheibenwechsel jederzeit genau erkennen kann, ob der Wärter das Signal bereits auf Fahrt gestellt, bez. ob derselbe das auf Fahrt gestellte Signal wieder eingeschlagen hat. Die Mechanik gestattet dem Wärter nach jeder Freigabe nur ein einmaliges Ziehen des Signals.

Die Mechanik zur elektrischen Blockirung der Signalhebel bez. Kurbelsteller fertigt die Eisenbahn-Signal-Bauanstalt von Hein, Lehmann & Co., Berlin N, sowohl für die Lokal-Blockirung als auch für die Strecken-Blockirung, und für diese mit den verschiedensten selbstthätig wirkenden mechanischen, mechanisch-elektrischen, periodischen Sperrungen, Kontaktstellern 2c. versehen. Die Sperrungen gestatten nach jeder Freigabe ein nur einmaliges Ziehen eines Hebels, und zwingen den Wärter, die einmal begonnene Bewegung des Hebels, sei es zur „Fahrt", sei es zur „Haltstellung" des Signals, stets zu Ende zu führen.

Durch Herunterdrücken der Blocktaste werden die mechanischen Sperrungen durch elektrische ersetzt. Derartige Ausführungen haben die Bahnhöfe in Löwenberg i. M., Dessau, Fürstenberg a. O., Wellmitz, Jeßnitz, Striegau, Pillgram, Arnsdorf bei Liegnitz u. s. w. aufzuweisen.

Für Streckenankunftsblockfelder werden die Einfahrtssignalhebel derartig eingerichtet, daß sie nur ein einmaliges Drücken der Blocktaste des Streckenankunftsblockfeldes gestatten, und zwar nur dann, wenn das Einfahrtsignal vorher mindestens einmal auf Fahrt und wieder auf Halt zurückgestellt wurde.

Ueber Weichenstellhebel. Die Weichenstellhebel der genannten Firma werden sowohl für dopp. Drahtzug als auch für feste Gestängeleitung, unaufschneidbar und aufschneidbar mit Rückmeldung und zwangläufiger Sperrung der feindlichen Signalhebel gefertigt.

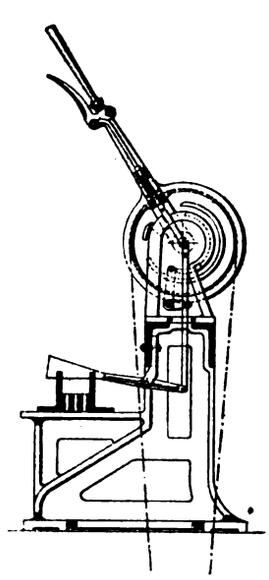


Fig. 1.

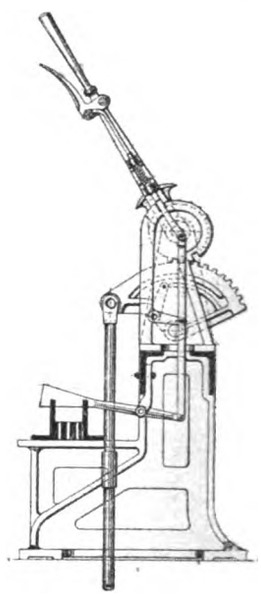


Fig. 2.

Weichenstellhebel.

Fig. 1 stellt einen aufschneidbaren Weichenhebel für dopp. Drahtzug, Fig. 2 einen solchen für feste Gestängeleitung vor. Der auf die Hebelfalle wirkende Verschluß erfolgt in einfachster und sicherster Weise, je nachdem, ob der Hebel in der normalen oder gezogenen Lage verschlossen ist, in ersterer durch untergreifenden Schlüssel (Fig. 3), in letzterer durch übergreifenden Schlüssel (Fig. 4).

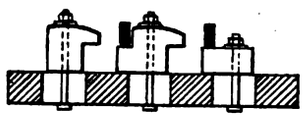


Fig. 3.

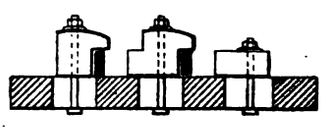


Fig. 4.

Weichenstellhebel.

Die Weichenstellhebel werden mit elektrischen Läutewerken derartig verbunden geliefert, daß durch Aufschneiden einer Weiche, Reißen eines Drahtzuges oder sonstige Störungen in den Leitungen das Läutewerk solange zum Ertönen gebracht wird, bis die betreffende Störung beseitigt bez. das Läutewerk ausgeschaltet ist.

Digitized by Google

Ueber Rangirsignale. Der Rangir-(Wagenverschub-)Dienst kann so recht als der wunde Punkt im Eisenbahnbetrieb bezeichnet werden. Seine Einrichtungen sind im Ganzen noch wenig oder gar nicht fortgeschritten; mechanische Vorrichtungen haben sich bis jetzt fast gar nicht eingeführt, überall kommt noch die direkte Thätigkeit durch die Hand (beim Bremsen mit dem Knüttel und beim Kuppeln der Wagen) oder durch die Stimme (Ausrufen der zu befahrenden Gleise) in Betracht. Der Verschubdienst erfordert denn auch, wie man weiß, die meisten Opfer an Menschenleben und Gesundheit. Um so mehr ist jede Einrichtung, die die Gefahr zu verringern vermag, willkommen zu heißen. Im Besonderen, um die Verständigung zwischen dem Rangir-(Stations-)meister und

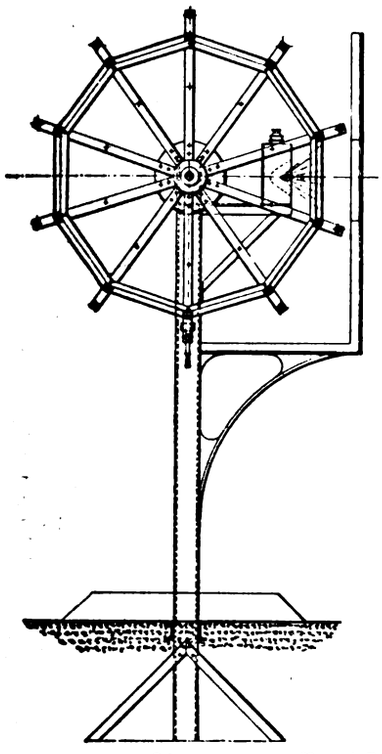


Fig. 1. Rangirsignal.

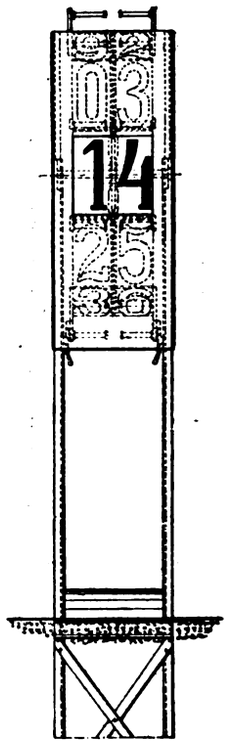


Fig. 2.

dem Stellwerkswärter möglichst sicher und einfach herzustellen, sind die Rangirsignale, wie sie die Firma Hein, Lehmann & Co., Berlin auf den Rangir-Bahnhöfen in Rummelsburg und Pankow bei Berlin ausgeführt hat, als recht brauchbar und nützlich zu erwähnen. Diese Signale werden an dem Ablaufgleis bez. dem gewöhnlichen Standorte des Rangirmeisters zur Aufstellung gebracht und zeigen dem Stellwärter die Nummer des zu befahrenden Gleises deutlich sichtbar an. Es können auf diese Weise 1 bis 99 Gleisnummern gegeben werden. Figur 1 und 2 zeigen das Signal in Seiten- und Vorderansicht. Zum jedesmaligen Einstellen der betr. Nummer sind nur wenige Sekunden Zeit nöthig, bei Nacht sind dieselben erleuchtet, so daß sie noch auf 400 Meter deutlich gelesen werden können. —

Verwendung der elektrischen Kraft im Eisenbahn-Betriebe. Daß die elektrische Kraft sehr bald auch beim Betriebe der Eisenbahnen den Dampf verdrängen wird, steht sicher zu erwarten, doch muß naturgemäß noch längere Zeit vergehen, ehe mit Durchführung von elektrischem Betrieb vorgegangen werden kann, da die in Deutschland z. B. vorhandenen 15715 Lokomotiven den ansehnlichen Werth von ca. 860 Millionen Mk. repräsentiren und selbst dann nicht beseitigt werden könnten, wenn ein größerer Nutzen sich durch Einführung elektrischen Betriebes erzielen ließe, als in Amerika ermittelt wurde, wo nach Ingenieur Crosby eine Ersparniß von 16½ Proz. ermittelt wurde. Vorläufig ist elektrischer Betrieb auch in Amerika erst auf Nebenbahnen wie die New-York-, die New-Haven- und Hartford-, sowie die Pennsylvania-Eisenbahn eingeführt und dabei allerdings ermittelt worden, daß sich große Vortheile ergeben durch volle Ausnutzung des Adhäsionsgewichtes und Verminderung der Reparaturkosten, sowie besonders beim Rangirverkehr, wo die Lokomotiven stets unter Dampf zu halten sind und viel Feuerungsmaterial nutzlos vergeudet wird.

Vermischtes.

Zu der Mittheilung in voriger Nummer „**Wie die Bahnen den Bauern dienen sollen**“ geht uns von schätzenswerther Seite aus der Schweiz folgende Zuschrift zu: „Die unter dieser Aufschrift in Ihrer Nr. 45 wiedergegebene Publikation eines Schweizerblattes, betreffend den Gratistransport von landwirthschaftlichen Produkten auf den belgischen Eisenbahnen und die daraus hergeleitete Apostrophe an das Schweizervolk erschien am Tage vor der Abstimmung über das Rechnungsgesetz der schweizerischen Eisenbahnen und wurde von dem gleichen Schweizerblatt nach Berathen des Rechnungsgesetzes widerrufen, weil ähnliche Begünstigungen bei allen schweizerischen Eisenbahnen bereits gelten, sofern in dem für diese verbindlichen Transport-Reglement (§ 36) — und auch schon in den Konzessionen — ungefähr dasselbe bestimmt ist wie in Belgien nämlich „Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger mit Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Uebergewicht kommt die Taxe der Klasse 1 des Gütertarifs zur Anwendung, in der Weise, daß von dem Gesammtgewicht das Freigewicht von 25 Kilogramm in Abzug gebracht und der Ueberschuß nach den für Stückgüter geltenden Vorschriften, also nach Einheiten von 10 Kilogramm, mit einem Minimalgewicht von 20 Kilogramm, taxiert wird. Bei der Aufgabe solcher Traglasten hat der Träger das Fahrbillet vorzuweisen.

„Als Traglasten im Sinne der vorstehenden Bestimmungen werden behandelt: Gemüse, Gartengewächse (Blumenstöcke, Setzlinge, Früchte aller Art, Honig, Wachs, Eier, Milch, Rahm, Butter, Käse, Zieger; ferner wird die Begünstigung auch für kleines einheimisches Geflügel gewährt, insofern dasselbe in Tragkäfigen oder Tragkörben zum Transport gelangt. Die gleiche Begünstigung ist auch für diejenigen Emballagen anwendbar, welche zum Transport der bezeichneten Produkte verwendet worden sind und mit deren Träger leer zurückbefördert werden. Sendungen im Gewichte von über 100 Kilogramm sind ohne Weiteres von der Behandlung als Traglasten ausgeschlossen.

„Die gemeinschaftliche Aufgabe von Traglasten durch mehrere Personen vereinigt, um zusammen den Gratistransport von Einzelstücken von mehr als 25 Kilogramm zu erlangen, ist nicht zulässig, sondern es hat jede Person für sich ihre Traglasten einzeln aufzugeben und abfertigen zu lassen.

„Die Gewährleistung für die Traglasten findet nach den Vorschriften betreffend die Haftpflicht für Frachtgut statt.“

„Die Publikation war also ein kleines Kunststück der verstaatlichungsfreundlichen Strategie. Ich glaube allerdings nicht, daß sie von besonderer Wirkung auf die Abstimmung gewesen ist; aber symptomatisch dürfte sie allerdings bedeuten, daß der schweizerische Staatseisenbahnbetrieb dem Verkehr kaum viel mehr bieten wird, als der Betrieb durch die Eisenbahngesellschaften bereits leistet. Dagegen wird der Staatsbetrieb zweifellos von der guten Folge begleitet sein, daß das Publikum nicht mehr über jede mißbeliebige Anordnung aufbegehren wird, wie es bisher geschieht. Denn der Schweizer wird seinen Staatseisenbahnbetrieb selbstverständlich als ebenso mustergültig betrachten, wie den staatlichen Post- und Telegraphenbetrieb. Im Uebrigen spielt sich der Streit über die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz wesentlich zwischen den beiden Firmen „Centralisation“ und „Föderalismus“ ab, die dem Volke als Fortschritt oder Versumpfung vor Augen gestellt werden. Da der Föderalismus, obschon er meines Erachtens mit großem Unrecht als Versumpfung bezeichnet wird, in Vertheidigungsstellung sich befindet, so ist es natürlich, daß die Centralisation den Sieg davon tragen wird. Die Bauern aber zählen in der Schlacht.“

F.

Neunstündige Arbeitszeit bei den Werkstättenarbeitern der badischen Bahnen. Die Arbeiter der Eisenbahn-Hauptwerkstätte hatten durch ihre Vertreter beim Vorstand um Verkürzung der Arbeitszeit nachgesucht. Dieser ließ das Gesuch empfehlend an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen weiter gehen, und kürzlich kam von dort der Bescheid zurück, daß die neunstündige Arbeitszeit (statt bisher zehn Stunden) vom 1. November an zur Einführung komme. Die Arbeit beginnt nun während des ganzen Jahres statt um 6 Uhr erst um 7 Uhr früh. Hoffentlich findet auch einmal eine Regelung der Arbeitszeit der Beamten statt, von denen die Betriebssicherheit ja in erster Linie abhängt.

Durch ein merkwürdiges und glücklicherweise aber recht seltenes Hinderniß wurde ein Güterzug aufgehalten, welcher sich von Spandau aus in der Richtung nach dem Lehrter Bahnhof zu in Berlin in Fahrt befand. In der Nähe von Ruhleben hatten sich auf dem Bahnkörper eine Menge Leute angesammelt; die Ursache war eine solenne Schlägerei. Ein von mehreren Personen verfolgter Mann hatte sich in die Bahnwärterbude geflüchtet. Der Bahnwärter war aus diesem Grunde und auch wegen der Menschenansammlung nicht im Stande, die Schlagbäume herabzulassen.

Digitized by Google

Der Maschinenführer des Güterzuges bemerkte das ungewöhnliche Hinderniß und brachte den Zug rechtzeitig zum Stehen. Ein Hauptmann der Infanterie-Schießschule trieb die Menge mit Hilfe mehrerer Soldaten auseinander. Der Zug hatte aber eine Verspätung von sechs Minuten.

Eisenbahnwagenmangel in Rußland. Die russischen Eisenbahnen haben die Verantwortung für rechtzeitige Frachtbeförderung abgelehnt. Es fehlt weniger an Güterwagen, als an einer Regelung ihres Umlaufes. Zu welchen Mißständen diese Unordnung führt, verrathen die Eingaben an das Finanzministerium, wonach allein der Schaden, der durch das Verfaulen von Getreide auf den Bahnstationen entsteht, sich auf Hunderttausende von Rubeln beläuft.

Immer dasselbe. Dame im Abtheil I. Klasse, entrüstet zu einem rauchenden Herrn: Bitte, ist denn das Rauchen hier erlaubt? — Herr: „Ja freilich, rauche ja selbst". Dame später zum Schaffner: „Sagen Sie mir, darf denn hier geraucht werden?" — Schaffner, gutmütig: „Wenden Sie sich nur an den mitreisenden Herrn; wenn der nichts dagegen hat, können Sie sich ruhig eine Cigarre anstecken."

Personalnachrichten.

Sachsen. Ein seltenes Fest in des Wortes vollster Bedeutung feierte am 4. November ds. Js. der in der Bezirksmaschinenmeisterei Dresden-Friedrichstadt beschäftigte Diätist der K. S. Staatseisenbahnverwaltung Herr Franz Thalheim. Es war das 50jährige Eisenbahn-Dienstjubiläum. Von Sr. Majestät dem Könige wurde der Jubilar durch Verleihung des Königl. Sächs. allgemeinen Ehrenzeichens geehrt, welches ihm zugleich mit einer vom Finanz-Ministerium gewährten Gratifikation durch Herrn Baurath Palitzsch im Beisein der Vorgesetzten und Mitarbeiter feierlichst überreicht wurde. Von dem Beamten- und Arbeiterpersonal der Werkstätten zu Dresden-Friedrichstadt wurde der alte Diätist an seinem reichgeschmückten Arbeitstische mit sinnigen Geschenken überrascht, auch der „Verein der Beamten der K. S. Staatseisenbahnen", Bezirk Dresden, übermittelte durch seinen Vorsitzenden, Herrn Eisenbahn-Sekretär Friedrich die Glückwünsche des Vereins, die in einem künstlerisch ausgeführten Diplom ihren Ausdruck fanden. Möge es dem alten, rüstigen Eisenbahner noch recht lange vergönnt sein, bei voller Gesundheit und geistiger Frische zur Freude Aller, die ihn kennen, seines Amtes zu walten!

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Den Herren Mitgliedern wird nachstehender Ministerial-Erlaß zur gefälligen Kenntnißnahme mitgetheilt:

Berlin, den 24. Oktober 1896.

„Durch allerhöchsten Erlaß vom 23. Oktober 1895 ist der Herr Justizminister ermächtigt worden, unter bestimmten Voraussetzungen solchen zu Freiheitsstrafen verurtheilten Personen, hinsichtlich deren bei längerer guter Führung eine Begnadigung in Aussicht genommen werden kann, Aussetzung der Strafvollstreckung zu bewilligen und später wegen Erlasses oder Milderung der Strafe Anträge zu stellen. Es ist in Aussicht genommen, diese Maßnahme in geeigneten Fällen auch auf die wegen Gefährdung von Eisenbahn-Transporten verurtheilten Eisenbahnbediensteten Anwendung finden zu lassen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen bei ihren Aeußerungen zu Gnadengesuchen hierauf mit Rücksicht nehmen.

Die bedingte Begnadigung soll nur bei erstmaliger Verurtheilung und nur bei kürzeren als sechsmonatlichen Freiheitsstrafen in Anwendung kommen. Der Natur der Sache nach sind dafür ferner nur solche Fälle in Betracht zu ziehen, in denen nach seitheriger Uebung die Befürwortung der theilweisen Begnadigung — also Ermäßigung oder Umwandlung der erkannten Strafe — für angängig erachtet wurde. Wenn der Verurtheilte aus dem äußeren Betriebsdienste zurückgezogen wird, also keine Gelegenheit mehr hat, seine Besserung zu beweisen, wird von der in Rede stehenden Maßnahme in der Regel abgesehen werden müssen.

Die Begnadigung, welche beim Ablauf der Strafaussetzungsfrist in Erwägung gezogen werden soll, wird nur dann befürwortet werden können, wenn der Verurtheilte sich inzwischen nicht neue Pflichtversäumnisse ähnlicher Art hat zu Schulden kommen lassen. Bei Mittheilung über die Strafaussetzung ist deshalb der Verurtheilte in geeigneter Weise über die Bedeutung dieser Maßnahme zu belehren und darauf hinzuweisen, daß es von der seinerseits bei Wahrnehmung der Dienstgeschäfte bewiesenen Sorgfalt und Aufmerksamkeit abhängen werde, ob er seinerzeit zur Begnadigung in Vorschlag gebracht werden könne." —

Die Herren **Vorstände** bezw. **Kassirer** der **Ortsvereine** und die Herren **Vertrauensmänner** werden ergebenst ersucht, die etwa für das laufende Jahr noch rückständigen **Vereinsbeiträge** von den Vereinsmitgliedern gefälligst baldigst einzuziehen und nach hier abzuliefern, damit der Jahresabschluß rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

Im vorigen Jahre verzögerte sich dieser Abschluß nur durch die verspätete Ablieferung der rückständigen Vereinsbeiträge, und dies hatte zur Folge, daß die General-Versammlung so sehr spät einberufen werden konnte.

Die Vereins-Verwaltung.

Bezirk 39, Oschersleben.

Am Sonntag, den 15. ds. Mts. findet in unserem Vereinslokale die satzungsmäßige **Monatsversammlung**, beginnend 3 Uhr Nachmittags, statt.

Um zahlreiches Erscheinen der Mitglieder bittet

Der Vertrauensmann.
Schulz, Stations-Vorsteher.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Quittung und Dank

für folgende Zuwendungen zur allgemeinen Unterstützungskasse und für die sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins.

2052,52	Mk.	Vortrag aus letzter Veröffentlichung.
14,05	„	von Ortsgruppe Ehrenfriedersdorf a. d. Cigarren-Bezuge.
15,—	„	Geschenk der Ortsgruppe Neuhausen.
60,43	„	von Ortsgruppe Chemnitz a. d. Cigarren-Bezuge.
1,43	„	„ „ Buchholz „ „ „ „
4,04	„	„ „ Bautzen do. (Hebestelle Demitz).
161,47	„	aus Feuerverf.-Abschlüssen Juli und August ds. Js.
29,06	„	von Ortsgruppe Wolkenstein: 18,18 Mk. a. d. Cig.-Bez., 10,88 Mk. aus sonst. Bez.
316,95	„	aus d. Bez. von Kaffee April—August ds. Js.
67,97	„	von Ortsgruppe Plauen i. V.: 56,71 Mk. a. d. Cig.-Bez., 11,26 „ Sonstiges.
12,—	„	„ „ Wurzen a. d. Cig.-Bez.
9,—	„	„ „ Pirna „ „ „ „
0,72	„	„ Herrn Bur.-Assist. Ketzscher, Verkehrsbureau Dresden.
0,28	„	„ „ Stat.-Assistent Pusinelli in Dresden-N. I.
3,—	„	„ „ „ „ Scheufler in Neustadt.
15,—	„	„ Ortsgruppe Bodenbach, Ergebniß eines Sommerfestes.
135,11	„	a. d. Bezuge von Fleisch- und Wurstwaaren, September und Oktober ds. Js.
64,70	„	Erlös aus 53,93 kg Cigarren-Abschnitten, und zwar:
	0,60 Mk.	von Herrn Bahnh.-Inspektor Merkel in Kappel,
	0,42 „	vom Personal des Sekt.-Bureaus Altchemnitz,
	3,50 „	von Ortsgruppe Flöha,
	1,80 „	„ „ „ Frankenberg,
	2,96 „	„ „ „ Riesa (HH. Inspektor Lotze-Gröditz [1,64 Mk.] und Stat.-Assistent Dietrich [1,32 Mk.]),
	3,— „	von Ortsgruppe Waldheim,"
	2,76 „	„ „ „ Zwönitz,
	7,80 „	„ Herrn Geh. Fin.-Rath Schulze, Dresden, Kgl. Fin.-Ministerium,
	3,72 „	„ Herrn Bahnmstr. Viehweg, Dresden-N. II,
	1,32 „	„ „ Stations-Assistent I. Kl. Papsdorf, Dresden-N. I,
	2,82 „	„ Ver.-Mitgl. d. Betr.-Rechn.-Exp., Dresden,
	2,24 „	„ HH. Lokomotiv-Führer Tix, Kass. Heidrich, Assistenten Hertel u. Lauckner und Exped.-Hilfs-Arb. Reiher, Schandau,
	0,54 „	„ Ortsgruppe Nossen,
	3,12 „	„ Herrn Insp. Moser in Kötzschenbroda,
	1,56 „	„ HH. Insp. Hüttig u. Ass. Müller, Bautzen,
	0,57 „	„ Herrn Aufseher Brockelt in Hainewalde (Warnsdorf),
	4,10 „	„ Ortsgruppe Leipzig (HH. B.-Ass. Kluge, L. II 1,80 Mk., Bahnmeister Riedel und Lindemeyer, L. I 0,98 Mk., Betr.-Sekr. Kröhne, L. II 0,25 Mk., Werkf. Kalk, L. II 0,15 Mk., Bahnmstr. Mende, Plagwitz-L. 0,62 Mk.,
	1,17 „	„ Herrn Stat.-Assistent Tronicke, Großbothen,
	0,84 „	„ „ Bahnmstr. Pinkes, Großbraunsheim (Meuselwitz),
	14,16 „	„ Herrn Bahnmeister Teurich, Zwickau,
	5,70 „	„ Ortsgruppe Plauen i. V., unter hervorragender Betheiligung des Herrn Privatier Wolf das.
2962,73 Mk. im Ganzen auf 1897.		

Chemnitz, den 5. November 1896. **Der Hauptvorstand.**

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Landesvorstand.

Seit der Einführung des Rechtsschutzes sind folgende Fälle vorgekommen:

Digitized by Google

1. Auf der an doppelgleisiger Linie liegenden Station A. ließ der Stationsbeamte, entgegen der Vorschrift, einen Zug und eine von entgegengesetzter Seite kommende Zugsmaschine gleichzeitig in den Bahnhof einfahren. Für diese Verfehlung erfolgte Bestrafung im Disziplinarwege.

Bei dieser Begegnung kam ein im Dienst befindlicher Postunterbediensteter unter die Leermaschine und wurde getödtet. Der Staatsanwalt hat den Fall, ohne Zuthun der Post- oder Eisenbahnverwaltung, aufgegriffen und den Stationsbeamten wegen fahrlässiger Tödtung unter Anklage gestellt. Wie vorauszusehen, erfolgte Freisprechung. Dem Beamten konnte zwar der Rechtsschutz nicht zugebilligt werden, weil der Unglücksfall sich schon vor der Einführung desselben zugetragen hat, dagegen wurde demselben ein Theil der Kosten für die Vertheidigung ersetzt, mit Rücksicht darauf, daß die gerichtliche Verhandlung nach dem 1. Januar 1895 stattgefunden hat.

2. Der Beamte der Station B. beaufsichtigte das Rangirmanöver eines Güterzugs, welcher wegen Ab- und Einstellen von Wagen in zwei Theile getrennt war. Während der Beamte sein Augenmerk hauptsächlich auf den einen Zugstheil richtete, fuhr der andere Theil in Folge falscher Weichenstellung auf den ersteren auf, wodurch einige Wagen entgleisten. Verletzungen von Personen kamen dabei nicht vor.

Die Eisenbahnverwaltung übergab diesen Fall dem Staatsanwalt, welcher Anklage wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes erhob. Dem Beamten wurde zur Last gelegt, daß er versäumt habe, die Weichenstellung für den einen abgetrennten Zugstheil zu kontroliren. Das Urtheil lautete auf die Mindeststrafe von 2 Tagen Gefängniß und Tragung eines Theils der Kosten. Von der Verwaltung wurde dem Beamten ein geringer Theil des Materialschadens zum Ersatz zugeschieden. Die Gefängnißstrafe wurde im Gnadenwege in Festungshaft verwandelt.

Dem Beamten wurde der volle Rechtsschutz zugebilligt.

3. Ein technischer Beamter hat sich falsche Beurkundung von Taglohnslisten zu schulden kommen lassen und kam vor das Geschwornengericht, weil der Fall mit einer Anklage gegen andere Personen wegen Meineid im Zusammenhang stand.

Der Beamte wurde zur Mindeststrafe verurtheilt, weil anerkannt wurde, daß die durch die falsche Beurkundung erzielten Geldbeträge zum Nutzen der Eisenbahnverwaltung verwendet wurden. Der Rechtsschutz konnte dem Angeklagten nicht zugebilligt werden, dagegen wurde demselben auf Ansuchen von der Landesversammlung ein namhafter Beitrag zur Bezahlung der nicht unbedeutenden Kosten verwilligt. Es wurde dabei berücksichtigt, daß dem Beamten durch die Anklage und Verurtheilung ungemein schwere Nachtheile erwachsen sind und daß derselbe keine Schädigung der Eisenbahnverwaltung beabsichtigt und auch nicht herbeigeführt hat.

4. Zwischen den Stationen C. und D. war wegen Vornahme von Reparaturen das eine Gleis gesperrt. Abends, kurz nach stattgefundener Gleissperre fuhr auf der Station D. ein Güterzug mit Verspätung ein, welcher für die Station D. Wagen zum Abstellen mitführte. Während des Rangirmanövers wurde von der Station C. der nachfolgende Personenzug angemeldet, welchen der Stationsbeamte in D. annahm, in der sicheren Meinung, mit dem Rangiren bis zur Ankunft desselben fertig zu sein. Dies war jedoch nicht der Fall, und so fuhr der Personenzug auf einige Wagen der über das Abschlußsignal hinausragenden Wagen des Güterzugs auf. Personen wurden nicht verletzt. Das Urtheil lautete auf 7 Tage Gefängniß und Tragung der Kosten.

Erschwerend wurde angesehen, daß nach der Einfahrt des Güterzuges das Einfahrtssignal nicht auf „Halt" gestellt wurde, damit der Personenzug vor dem Vorsignal hätte anhalten müssen. Dagegen kam als strafmildernd in Betracht, daß die Gleissperre erst am Abend des Unfalles erfolgte, der Beamte dadurch in ungewohnte Verhältnisse versetzt war, und daß der Güterzug mit den 10 abzustellenden Wagen mit Verspätung eintraf.

An dem Materialschaden wurden dem Beamten 100 Mark zum Ersatz zugeschieden.

Der Rechtsschutz wurde in diesem Falle voll zugebilligt. Zu den Fällen 2 und 4 hat die Rechtsschutzabtheilung des Deutschen Eisenbahnbeamtenvereins je ein eingehendes Gutachten geliefert, welche jedenfalls den Vertheidigern sehr gute Dienste leisteten.

Bezirk Ulm.

Der Bezirk Ulm hält am Sonntag, den 20. Dezember d. J., Abends 7 Uhr in den Sälen des „Weißen Rosses" hier seine alljährliche **Weihnachts-Unterhaltung**, verbunden mit Gabenverloosung, ab.

Hierzu werden die Herren Mitglieder des Bezirks mit Familienangehörigen, sowie Freunde und Gönner unseres Vereins höflichst eingeladen.

Der Schriftführer ist zur Empfangnahme freiwilliger Gaben für die Verloosung gern bereit.

Ulm, den 9. November 1896.

Vorstand Kick. Schriftführer Hofmann.

Hessischer Landesverein der Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Rheinhessen. Ortsgruppe Worms.

Am 29. Oktober Abends 8 Uhr fand im Restaurant „Zum Schiff" die erste Versammlung der bereits über 80 Mitglieder zählenden Ortsgruppe statt. An der zahlreich besuchten Versammlung betheiligte sich der Bezirksvorsitzende, Herr Stations-Verwalter Rink, welcher über den Stand des Gesammtvereins und über die nächsten Ziele desselben berichtete. Es folgte alsdann die Wahl des Ortsgruppenvorstandes, deren Ergebniß gelegentlich der Bekanntgabe der übrigen Ortsgruppen des Bezirkes mitgetheilt werden wird.

Briefkasten.

B. F. Die in Frage stehende Angelegenheit hängt nicht von uns allein ab; aus Rücksicht des Vereinsinteresses würden wir hier erst noch die Meinung der Verbandsvereine hören müssen, doch glauben wir, daß die Erledigung in Ihrem Sinne ausfallen wird. — **R.** Ihre Kautionssache haben wir fachmännischer Beurtheilung unterbreitet und wird Ihnen Antwort direkt zugehen. — **B. F. 100.** Ihrem Wunsche werden wir in einer der nächsten Nummern entsprechen, doch müssen Sie uns die Form überlassen. Am besten wäre es, Sie setzten sich vorher mit Kollegen aus der Hauptverwaltung in Verbindung. — **M. X. 38.** Gewiß können Sie freie Fahrt erhalten, es kommt nur darauf an, wie weit und wie oft. Ist Ihnen nicht die Freifahrtordnung zugänglich? — **G. Pr.** Die Bittschrift Deutscher Eisenbahn-Beamten-Vereine zur gegenwärtig auf der Tagesordnung stehenden Justiznovelle kommt noch in dieser Woche vor den Reichstag. Den Wortlaut theilen wir demnächst im Organ mit. Es wird daraus ersichtlich werden, wie hochwichtig diese Angelegenheit für den gesammten Eisenbahn-Beamtenstand ist, wie erfreulich aber auch, daß in dieser Angelegenheit zum ersten Male ein einheitliches Zusammenwirken aller größeren deutschen Eisenbahn-Beamtenvereine stattfindet. — **M. in D.** Besten Dank für freundliche Bemühung! —

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind beigelegt: Eine Preisliste der Schreibwaarenfabrik **F. Soennecken, Bonn-Berlin-Leipzig** (die Firma sendet auf Wunsch auch ausführlichere Preisbücher gänzlich kostenfrei) und ein Prospekt von **Paul Liebsch** in **Cöthen i. Anh.** Wir empfehlen diese zwei Beilagen der geneigten Beachtung unserer Leser.

☛ Im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle ersuchen wir unsere Leser, die Prospekte für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

A. Vielhauer's
streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien
fabriziert und versendet **nur gediegenste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**
Nichtconvenirendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.
Monatschrift für das deutsche Elternhaus.
Begründet von Dr. **Karl Fitz.**
Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.
Das soeben erschienene Heft 10 hat folgenden fesselnden Inhalt: Für die Kinder unserer Armen (Gedicht). — „Willst du dich selber erkennen, sieh, wie die andern es treiben!" — Mißgriffe in der Erziehung. — Glück. — Extrapost. — Kinderarzt. Augenentzündungen. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau. — Hauswirthschaftliches.
Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.
Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Darlehne
auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Frisch geschlachtete
Hafermastgänse
à Pfd. 46—48 Pfg. versendet franko geg. Nachnahme **David Neumann, Alt-Weynothen,** Ostpr.

Wünsch' guten Morgen!
O. C. F. Miether, Hannover II, Steinthorfeldstr. 19. Musikinstr-, Harmonika- und Saiten-Fabrikant. Preisliste gratis.

Digitized by Google

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr., bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, 175 **Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Mennicken & Co., Aachen

Special-Versandhaus für schwarze Herrenkleiderstoffe

empfehlen

Schwarze Kammgarn-, Streichgarn- und Cheviot-Waaren

zu Anzügen, Gehröcken, Paletots, Fracks, Amtstrachten u. s. w.

Nur prima Qualität; geringe Waaren werden nicht geführt. Muster stehen franko zu Diensten. Billigste Preise.

Abgabe jeder Meterzahl direkt an Private.

Mittheilungen

des

Vereines für die Förderung

des

Local- und Strassenbahnwesens.

Offizielles Organ des Verbandes der österr. Localbahnen

Erscheint jährlich in 12 Heften. Preis des Jahrganges 12 fl. Mitglieder erhalten die Zeitschrift mit **fl. 6.—** und **postfrei. — Sitz des Vereins und der Redaction: Wien, I. Elisabethstrasse 2.**

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Christbaumschmuck •

aus Glas von den billigsten bis zu den feinsten Sorten versendet in Postkisten à 5, 6, 7, 8, 10—20 Mk. gegen Nachnahme an Jedermann

Edmund Rosenbusch,
Cursdorf, Thür. Wald.

Gute Weine.

Weine im Faß v. **25** Liter an.
Rheinweine zu **50, 60, 75, 85, 90**Pf. u. h.,
Moselweine zu **55, 60, 70, 80, 90**Pf. u. h.,
Rotweine zu **80, 95, 115, 135** Pf. u. höh. das Liter. — **Flaschenweine** bis zu **10 ℳ** in jeder Preislage von 12 Flaschen an. 12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu **11, 13, 16, 18 ℳ** u. höher.

C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor, **Berlin,** Kurfürstenstr. 24.

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.

Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.

Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

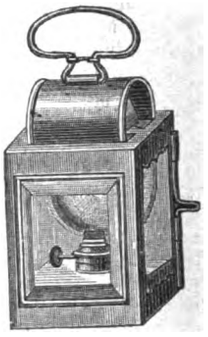
Wein

eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.

W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen. à Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Reuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Belerfeld i. S.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

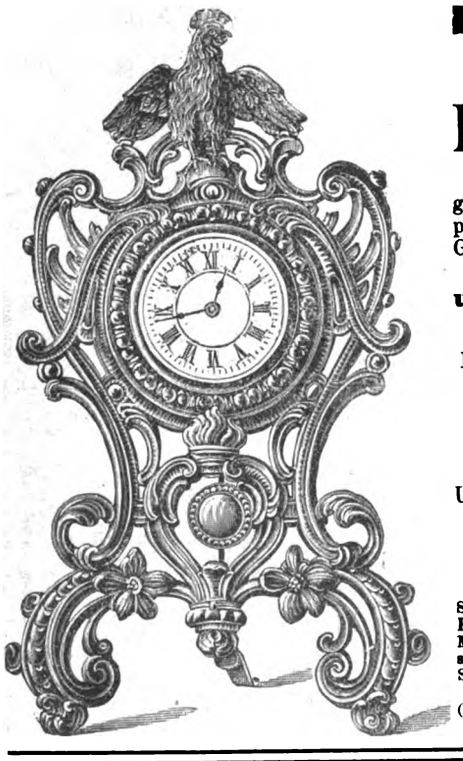
Weine

eigenen Wachsthums zum Preise von 50—100 Pfg. pro Liter empfiehlt

Revisor Zatzmann,
Nierstein a. Rh.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60, Sachsen.**



Neu! Gegründet 1884. Neu!

Grösstes und ältestes Geschäft am Platze.

Deutsche Reichsuhr,

mit Adler versehen,

genau wie nebenstehende Abbildung, für jedes Zimmer passend, prachtvolle Ausstattung, 30 Stunden gehend, in Gold- oder Silber-Bronze. Höhe 20 cm. Preis nur 5 Mark.

Nebenstehende **Remontoir-Herren-Taschenuhren** mit brillanter Kette nur 4 1/2 Mark.

Umtausch gestattet.
Eigene Reparatur-Werkstatt.
Versand gegen Nachnahme.

Carl Kohlhage

Uhrmacher, Uhrenfabriklager
Neuenrade (Westfalen).

Bitte, sind Sie so gut und schicken Sie mir auch so eine **Remontoir-Herren-Taschenuhr,** pro Stück **4 1/2 Mark.** Mein Kamerad dankt Ihnen sehr für die gute Uhr und schnelle Sendung.

Metterzimmern bei Bietigheim (Württemberg).

Chr. Bentz.

Digitized by Google

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Genfingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 76 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
fl. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

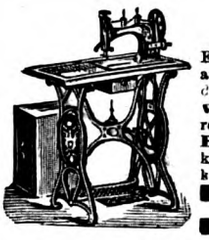
Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“** mit 50 Mk.
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“** mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

---

*Was ist Schapirograph?**)

Schapirograph ist ein neuer unübertroffener Vervielfältigungsapparat zur selbständigen kostenlosen Herstellung von Drucksachen aller Art, sowie zur Vervielfältigung von Briefen, Actenstücken, Zeichnungen, Noten-Plänen, Programmen 2c. 2c. in Schwarzdruck. Die Handhabung dieses Apparates ist für jeden Laien eine erstaunlich einfache, der Erfolg unausbleiblich und garantiert. Von einer mit Tinte auf Papier hergestellten Schrift oder Zeichnung erzielt man ohne Presse und ohne jede Chemikalien auf die einfachste Weise circa 150 Abzüge innerhalb 15 Minuten. Ein Schapirograph für Quart und Folio kostet mit allem Zubehör nur Mk. 17,—. Zum Beweise, daß der „Schapirograph“ der beste Vervielfältigungsapparat ist, sind wir bereit, denselben auf unsere Gefahr und ohne Zahlung zum probeweisen Gebrauche für 5 Tage franco zu versenden und beanspruchen wir im Falle der Rücksendung keinerlei Entschädigung.

Hermann Hurwitz & Co., Berlin C., Klosterstr. 49.
Spezial-Geschäft für Patent-Artikel.

*) Prospekt und Druckproben frei.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-V.-B's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Als Specialität offerire:

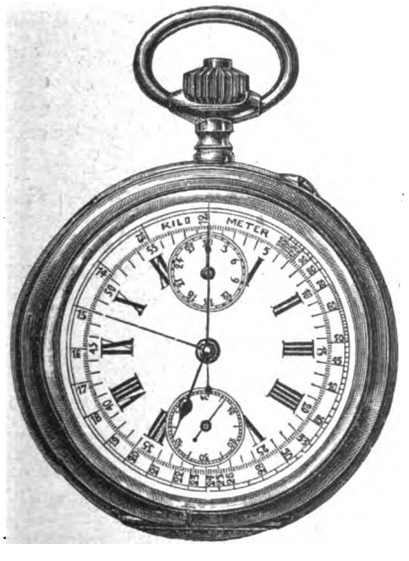
Tisch- und Hängelampen

in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen. **Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.**

Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.

Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.
Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc
Cataloge und Prospekte gratis u. franko

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „**Saxonia**“
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in Schmucksachen, sowie in Wand-, Stand- und Weckeruhren! Silber- und Alfénidegeräthe aller Art. — Sämmtliche Musik- und optischen Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs. Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von **Fest- und Gelegenheitsgeschenken**, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

Weihnachtsaufträge erbitte des grossen Geschäftsandranges wegen rechtzeitig.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen **ohne** Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

J. Holzwarth

Tuch- und Maassgeschäft

Uniformen, Beamten- und Militäreffekten

Karlsruhe i. B. — Zähringerstr. 112.

Beste Referenzen aus Beamtenkreisen.

Lieferant der Gr. bad. Staatseisenbahn-Uniformen.

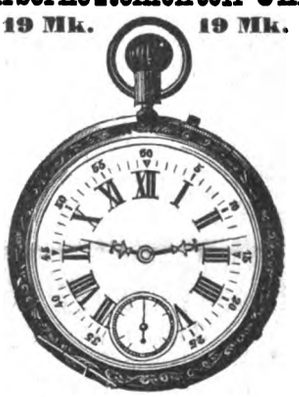
Symphonion-Musikwerk

selbstspielend, 40 Töne, herrliche Stahlkamm-Musik, Hebelaufzug, feinpolirtes Gehäuse mit Goldverzierung, Größe ca. 20×18×12 Ctm., versende mit 5 Stahlnotenscheiben incl. Kiste ab hier für nur **M. 16,50** Nachnahme; jede fernere Notenscheibe 33 Pfg. Dasselbe Instrument, zum Drehen, etwas kleiner nur **M. 11,50**. Illustrirter Katalog mit tausenden von Musik-Instrumenten aller Art franco gegen 30 Pfg. in Marken, die bei Bestellung rückvergütet werden.

Richard Kox, Musikw.-Export, **Duisburg a. Rh.**

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gute Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie 3 Jahre. Billigste u. beste Bezugsquelle für gold u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von massiven, gediegenen Ringen, goldenen, silbernen u. echt Gold doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach Empfang umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen. Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.

Breslau, Schwert-Strasse 6.

Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.

Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.

Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Pianinos

von 440 Mk. an.

Flügel.

10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums

von 90 Mk. an.

Abzahlung gestattet.

Bei Baarzahlg. Rab. u. Freiexp.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**

Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse. Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin**, Kaiserhofstr. 2.

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktien-Gesellschaft

Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**

Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Richard Berek's

gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von M. 1.– an
Lange Pfeifen von M. 2.50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von 0,75, 1,00 M.
Sanitäts-Tabaks à M. 1,40, 2, 2,50, 3.–

Illustrirtes Preisverzeichniss mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek

Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht.

Man lasse sich durch unsolide Nachahmungen nicht irreführen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen

Richard Berek.

Nur Engros-Versand. Cataloge gratis und franco.

MARGA 100 STÜCK MK. 1,50 Pf

Anerkannt vorzügl. milde Qualität, tadellos weisser Brand.

Den Herren Eisenbahn-Beamten 10% Rabatt. Ziel 2 Monate. 300 Stück portofrei.

Garantie: eventuell Zurücknahme.

Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9 { I. Etage, Telephon VII, 356.

Viele Anerkennungsschreiben von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Unterstützungen, Stellenzulagen und Beihilfen. — Die Jungfraubahn. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung — Technisches. — Vermischtes. — Personal-Nachrichten. — Vereins-Bekanntmachungen und Einladungen. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine Vereins-Beilage und zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Nr. 47. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 19. November 1896. München.

Die Stellung der Eisenbahn-Beamten im Reichslande.*)

Der wirthschaftliche Geist unseres Jahrhunderts hat sich in keiner Erscheinung so scharf ausgeprägt, als gerade in den Eisenbahnen. Mit der großartigen Entwicklung dieses Verkehrszweiges sind aber auch die an die Eisenbahnbeamten zu stellenden Anforderungen außerordentlich gestiegen.

Daß der gesammte Eisenbahndienst an die denselben ausübenden Beamten heute bedeutend höhere Anforderungen stellt, als ehedem und als an alle ähnlichen Beamten anderer Verwaltungszweige (mit Ausnahme etwa der Marine), geht bereits aus den für die Annahme gestellten Bedingungen hervor, welche nirgends, namentlich was die Subalternen betrifft, so schwieriger und komplizirter Natur sind, als bei der Eisenbahn; ein Beweis hierfür sind die zur Vorbildung der Eisenbahn- und Verkehrsbeamten-Anwärter errichteten zahlreichen Institute. Selbst der tüchtigste Militäranwärter, welcher nicht selten vor seinem Eintritt ins Heer höhere Schulen besucht hat (dem außerdem bei seinem Truppentheil durch Absolvirung der Regimentsschule Gelegenheit zur Erwerbung gediegener Kenntnisse geboten war), muß, um den behufs seiner Anstellung als Subalternbeamter im Eisenbahndienste gestellten Vorbedingungen zu entsprechen, zuvor noch Privat-Unterricht nehmen; während der Civil-Supernumerar das Reifezeugniß einer höheren Bürgerschule, gymnasialen oder realistischen Lehranstalt mit sechsjährigem Lehrgange besitzen, oder nach Abschluß der Untersekunda einer neunstufigen höhern Lehranstalt die Prüfung bestanden haben und in der Lage sein muß, sich 3 Jahre aus eigenen Mitteln zu erhalten.

Durch diese schweren Bedingungen hat die Verwaltung die große Wichtigkeit und Schwierigkeit des Eisenbahndienstes mittelbar anerkannt.

Der Eisenbahndienst fordert aber außer den geistigen auch noch besondere körperliche Eigenschaften, und zwar verlangt er ein normales Auge, gutes Gehör und eine kräftige Konstitution, um allen an ihn herantretenden, im Nachfolgenden angegebenen Anforderungen mit Umsicht, kaltem Blute und Gewissenhaftigkeit genügen zu können. —

Betrachten wir nun die geforderten Arbeitsleistungen, so ergiebt sich zunächst, daß diese nicht nur gegenüber anderen Verwaltungszweigen, sondern innerhalb des Eisenbahndienstes selbst ganz verschieden sind, und zwar erscheint der Stationsdienst gegenüber dem Bureaudienst der Eisenbahnverwaltung selbst außerordentlich im Rückstand, nicht hinsichtlich dessen, was von ihm an dienstlichen Leistungen gefordert wird, wohl aber hinsichtlich der Arbeitszeit und des Gehaltes.

Die Anwartschaftsbedingungen für den Stations- und Abfertigungsdienst sind die gleichen wie die für den Bureaudienst; deshalb wird auch von beiden Beamtenkategorien die gleiche Vorbildung verlangt. Auch in der Prüfungsordnung werden an den Stations-Assistenten die gleichen Anforderungen gestellt, wie an den Betriebssekretär, dessen Stellung im Bureaudienste mit der Stelle eines Stations-Assistenten verglichen werden kann.

Weit entfernt, dem Kollegen im Bureaudienste seine bevorzugtere Stellung zu neiden, und wohl wissend, daß eine völlige Gleichstellung in allen Punkten niemals erreicht werden kann, denken wir nicht daran, eine solche in allen Theilen und unter allen Umständen herbeigeführt wissen zu wollen; aber in unserer an Gegensätzen so reichen Zeit erfordert es, wenn Zufriedenheit herrschen soll, die Gerechtigkeit, daß wenigstens einigermaßen gleiche Verhältnisse für das dienstliche, familiäre und wirthschaftliche Wohlbefinden da geschaffen werden, wo, wie hier in unserem Fall, die sonstigen Voraussetzungen an das Können und das zu Leistende an sich die gleichen sind, und wo so klar und deutlich zu Tage tritt, daß nur die Zeitverhältnisse eine Verschiebung zu Ungunsten des einen Theiles herbeigeführt haben. Zur Begründung dieser Angaben möge Folgendes dienen:

Befindet sich der Stationsbeamte im äußeren Dienste einer großen Station, so muß er, neben der unbedingt nothwendigen Kenntniß der lokalen Verhältnisse, sowie der gesammten mechanischen Sicherungs-Anlagen, sämmtliche Bestimmungen des äußeren Stationsdienstes auf das Vollständigste beherrschen, dazu müssen ihm, um dem stets bei ihm Auskunft suchenden Publikum sichere Angaben machen zu können, auch die anderweitigen Bestimmungen geläufig sein. Vor allen Dingen aber die Verkehrsordnung über Fahrkarten, Gepäck, Expreßgut und Viehverkehr. Er hat keine Zeit zum Nachschlagen; bei ihm entscheidet der Augenblick, während den Bureaubeamten zumeist alle aufschlußgebenden Gesetze, Verordnungen und Verfügungen stets zu Gebote stehen; zudem wird ihnen Rath in derartigen Fällen von den anderen Bureaubeamten schnell ertheilt. Das gesammte Gebiet des Betriebsdienstes auf seiner Station

*) Wir hätten dieser umfangreichen, in allen Theilen für sich selbst sprechenden Darstellung nichts hinzuzufügen, wenn nicht doch die wiederholt gebrauchten Vergleiche der Betriebsbeamten mit den Bureaubeamten geeignet erschienen, eine Disharmonie zu erwecken. Nach der Versicherung des Verfassers ist aber jede Absicht nach dieser Seite hin ausgeschlossen und sind die Vergleiche nur nothgedrungen angebracht. Dieselben werden auch solange immer wiederkehren, als nicht, nach badischem Muster etwa, zum Vortheil des Ganzen ein Durchrangiren von Betriebs- und Verwaltungsbeamten zur allgemeinen Regel wird.
D. Schriftl.

Digitized by Google

muß der Stations-Beamte selbständig beherrschen. Und nicht nur die speziell für ihn geltenden Bestimmungen müssen ihm in Fleisch und Blut übergegangen sein, sondern auch die aller ihm unterstellten Beamten muß er genau kennen, um überall die richtigen Anordnungen treffen zu können; denn in seinem Dienste fungirt er weniger als „Gehilfe" (als „Assistent", wie sein Titel besagen könnte), sondern er ist für seine Arbeit und seine Anordnungen allein verantwortlich! Ihm liegt die Bewachung und Ausführung des gesammten Betriebsdienstes auf seiner Station ob. Von seiner Umsicht und Tüchtigkeit hängt das Leben aller jener Tausende ab, die sich der Eisenbahn-Beförderung anvertrauen; ein etwa ängstliches Arbeiten, ein Verlieren des Ueberblicks führt nur zu leicht einen folgenschweren Unfall herbei. Die Ansprüche an den Stations-Beamten steigern sich ins Ungemessene bei unregelmäßigem Betriebe, z. B. bei Schneeverwehungen, bei größeren Zugverspätungen oder bei außergewöhnlich starkem Verkehre, z. B. Manöver- und Markttagsverkehr. Bei solchen Gelegenheiten arbeitet der Stations-Beamte, ohne auch nur einen Augenblick seine Gedanken sammeln zu können, stundenlang mit der größten geistigen Anspannung.

Wie große Anforderungen in solchen Augenblicken von allen Seiten an den diensthuenden Beamten gestellt werden, vermag nur richtig zu beurtheilen, wer sich selbst einmal in einer ähnlichen Lage befunden hat. Die zahlreichen gerichtlichen Verurtheilungen wegen fahrlässiger Gefährdung von Eisenbahntransporten lassen erkennen, daß diesen außerordentlichen Ansprüchen nicht immer glücklich und folgenlos genügt werden kann; denn es kann bei allem Pflichtbewußtsein und trotz aller Geistesgegenwart leicht vorkommen, einmal falsch verstanden zu werden, oder in einem kritischen Augenblick selbst einen Fehler zu machen.

Alle nur erdenklichen dienstlichen Vorkommnisse verlangen von dem diensthabenden Beamten ein schnelles und trotzdem wohlüberlegtes, bestimmtes und ruhiges Handeln. In einem Augenblick muß er die ganze Situation richtig überblickt haben und im Stande sein, die nöthigen Anordnungen zur Regelung pünktlich, Mißverständnisse ausschließend, zu treffen.

Bei Betriebsunfällen, Tödtungen von Personen und dergl. steigern sich natürlich die Anforderungen noch bedeutend.

In der Absicht, seinen Dienst auf's Beste auszuführen, übersieht aber auch einmal ein Unglücklicher irgend eine nebensächlich scheinende Vorsichtsmaßregel. Dieses Versehen greift verhängnißvoll in sein ganzes ferneres Leben ein. Vor Gericht gestellt, wie jeder gewöhnliche Verbrecher, wird er nach dem Strafgesetzbuche zu Haft und Gefängniß verurtheilt. Aber nicht nur er allein, sondern auch seine ganze Familie muß für ein kleines Versehen ihres Ernährers schwer büßen. — Bei keiner sonstigen Verwaltung besteht für Beamte ein auch nur annähernd gleiches schlimmes Verhältniß. Auf keinem Beamten der ganzen Staatsverwaltung lastet im Frieden eine derartige Verantwortung mit gleichen Strafandrohungen und wirklichen Straffolgen.

Ist es bei einem mittleren Betriebs-Beamten auf großer Station vor allen Dingen die ungeheuere Verantwortung, welche nach dem Gesagten die dienstlichen Obliegenheiten sämmtlicher Bureaubeamten, die trotzdem dienstlich und pekuniär ganz ohne alles Verhältniß günstiger gestellt sind, übertrifft, so ist es bei dem auf einer mittleren Station die nothwendig umfangreichere und genauere Beherrschung des gesammten Eisenbahndienstes; er muß außer mit dem äußeren Stations-Dienste mit den gesammten ungeheuer umfangreichen Bestimmungen des Güter-Verkehrs, des Fahrkarten-, Gepäck-, Expreßgut-, und Viehverkehrs genau vertraut und in der Lage sein, sämmtliche vorkommenden Rechnungen selbständig anfertigen und die Kassenbücher führen zu können. Ferner muß ihm die Anfertigung der Lohnrechnungen, Aufstellung der Wagen-Nachweisungen, Führung des Geschäftsbuches, Erledigung von Korrespondenzen u. s. w. vollständig geläufig sein. Es giebt also eigentlich nichts im Eisenbahndienste, dem er fern stehen darf. Da außerdem frequente mittlere Stationen in den meisten Fällen auch für den Privatdepeschenverkehr geöffnet sind, so muß er außer dem fertigen Telegraphiren und neben der Kenntniß der Bestimmungen für den Eisenbahntelegraphen-Verkehr auch diejenigen für den Privat-Depeschen-Verkehr ebenso sicher besitzen, wie der Post- und Telegraphen-Assistent bei der Postverwaltung. Trotzdem erreicht letzterer für seine Dienstleistungen, die in gar keinem Verhältniß zu denen eines Stations-Assistenten im Eisenbahndienst gebracht werden können, ein bereits um 500 Mk. höheres Gehalt.

Auf die einzelnen Dienst-Obliegenheiten des Subalternbeamten und insbesondere des Stations-Assistenten der mittleren Stationen weiter einzugehen, halten wir in Anbetracht des außerordentlich großen Arbeitsfeldes nicht für erforderlich. Wir erwähnen nur noch, daß neben den genannten umfangreichen Kenntnissen auch die Verantwortung für den äußeren Dienst nicht von ihm genommen ist; denn so bald er sich bei der Abfertigung von Zügen befindet, ruht die Verantwortung für die Abwickelung des äußeren Dienstes voll und ganz auf ihm. Nebenbei ist er für richtige Kassenführung und Ablieferung der Baar-Einnahmen verantwortlich, da er für etwaige Defekte mindestens regreßpflichtig gemacht wird.

Zu alledem wirkt noch störend in seinem Familienleben der von der sonst bestehenden Ordnung vollständig abweichende Dienst; denn die meisten Beamten, sowohl der großen, als auch der mittleren Stationen, haben ein Drittel und auch die Hälfte ihres Lebens hindurch die ganze Nacht oder einen großen Theil derselben Dienst. Daß letzterer aber an den Beamten bedeutend größere physische Anforderungen stellt, und eine besondere Ausgabe zur Ernährung fordert, ist thatsächlich und unbestreitbar. Wenngleich auch seitens unserer Verwaltung die Diensteintheilungen aufs Rücksichtsvollste ausgearbeitet werden, so wird trotzdem der Beamte des äußeren Stationsdienstes als Familienvater nur höchst selten mit den Seinen zu Tisch sein können, oder er kommt zu so ungewöhnlicher Stunde zu den Hauptmahlzeiten, daß für deren Vorherbereitung oder Auffrischung besondere Aufwendungen erforderlich sind. Außer den nothwendigen Umständlichkeiten ist auch die dadurch bedingte Kostspieligkeit nicht zu unterschätzen.

Die ähnlich den Eisenbahnbeamten in Anspruch genommenen Postbeamten, welche auf großen Postämtern ebenfalls, jedoch weit seltener und mit umfänglicheren Ruhepausen Nachtdienst zu versehen haben, beziehen, obwohl sie neben ihrem entschieden regelmäßigeren und leichteren Dienste niemals mit einer gleichen Verantwortung, wie der Stationsbeamte, belastet werden können, ein in Folge des Wohnungsgeldzuschusses um 500 Mk. höheres und bedeutend früher erreichbares Höchstgehalt als der Stations-Assistent im Eisenbahndienste, wie ja auch ihre Aufrückungsverhältnisse bedeutend besser sind. Zum Beweis dessen sei angeführt, daß der Militäranwärter im Postdienste nach einjähriger Probezeit (sofern er sich an einem Orte der Servisklasse A. befindet) genau soviel Einkommen bezieht als ein Stations-Assistent, welcher zuvor mit ganz geringem Gehalte 4—5 Jahre als Diätar hat zubringen müssen.

Es ist nach all' dem Gesagten wirklich dringend nothwendig und gerechtfertigt, die Stations-Assistenten in ihrem Diensteinkommen mit den Post-Assistenten resp. Ober-Postassistenten mindestens gleichzustellen, zumal ein Militäranwärter bei der Post in die Stelle eines Postsekretärs ebenso leicht einzurücken vermag, als ein gleicher Anwärter bei der Bahn in die Stelle eines Stations-Vorstehers bezw. Güterexpedienten, welch' letztere noch dazu um 100 Mk. pensionsfähig geringer dotirt ist, als die Post-Assistentenstelle.

Nicht minder wichtig und verantwortungsvoll als die genannten Dienstzweige ist die Stelle eines Stations-Assistenten für den Abfertigungsdienst. Die Kenntniß des weit verzweigten Tarifwesens, speziell der vielen sehr von einander abweichenden Bestimmungen über die verschiedentlichsten fremden Verkehre, die genaue Beherrschung der Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften aller Länder Europas, die Anfertigung der oft recht komplizirten Versand- und Empfangsrechnungen, das vollständige Vertrautsein mit der Buch- und Kassenführung und eine genaue Waarenkenntniß stellen an diese Beamten große Anforderungen.

Außerdem muß der Abfertigungs-Beamte ebenso vertraut sein mit den Bestimmungen für den äußeren Dienst, wie der Beamte dieses Zweiges mit denjenigen des andern.

Wie schwer der Inhalt der vielen Tarife zu beherrschen ist, das wird von fachmännischer Seite schon längst anerkannt. Um dieselben richtig verstehen und sinngemäß anwenden zu können, bedarf es einer guten Auffassungsgabe und einer gründlichen Vor- und Ausbildung. Die Wegeleitung der Sendungen nach den verschiedensten Orten Europas und darüber hinaus verlangt eine sehr gewandte Beherrschung der Verkehrs-Geographie. Die Bearbeitung von Reklamationen und Recherchen, sowie der verschiedentlichen Anträge größerer Handelsfirmen erfordert neben der Kenntniß der Buchführung das Wissen und die Eigenschaften eines tüchtigen Korrespondenten.

Zudem drohen dem Abfertigungsbeamten auch noch pekuniäre Verluste. Die meisten dieser Beamten sind mit der Einkassirung und Verausgabung von Geldern betraut und müssen in Folge dessen theils beträchtliche Kautionen stellen.

Auf Grund vorstehender Ausführungen über die geforderten Dienstleistungen und die große Verantwortung der Subalternbeamten (insbesondere der Expedienten und Stations-Assistenten) des Stations- und Abfertigungsdienstes erscheint es nicht mehr

Digitized by Google

wie recht und billig, daß diesen Beamtenkategorien für ihre Leistungen, welche sowohl an Umfang, als an Bedeutung hervorragen, eine materielle Besserstellung zu Theil werde, namentlich dürfte dies schon im Hinblick auf die jetzt gänzlich veränderten Zeitverhältnisse mit ihren so wesentlich erhöhten pekuniären Ansprüchen unbedingt nothwendig erscheinen.

Nachstehende Zahlen über eine Jahresleistung dürften geeignet sein, die Bedeutung des Verkehrs einer einzelnen Station klarzulegen.

A. Güter-Abfertigung. 1895/96.

Versand:

Von 7 Beamten wurden abgefertigt: 173511 Sendungen.

Gesammt-Einnahme für Frankatur 178000 Mk. Ausgezahlte Nachnahmen 353000 Mk.

Empfang:

Von 7 Beamten wurden abgefertigt: 184238 Sendungen.

Gesammt-Einnahme: 1923000 Mk. 115000 Mk. wurden an die Zollstelle abgeliefert.

Zur Erledigung der Reklamationen, Recherchen, Anträge u. s. w. war die Bearbeitung von 16600 Schriftstücken erforderlich.

15 Kontisten mit einem Gesammt-Kredit von 85000 Mk.

B. Eilgut-Abfertigung. 1895/96.

Von 3 Beamten wurden abgefertigt 76978 Sendungen.

Gesammt-Einnahme 189795 Mk. Für Frankatur 19238 Mk.

2100 Sendungen mit Zollabfertigung. Ausgezahlte Nachnahme 86820 Mk. An Korrespondenzen wurden erledigt: 3240. 8292 Positionen.

C. Gepäck-Abfertigung.

Von 4 Beamten wurden abgefertigt: Gepäcksendungen 72325, Fundsachen 155, Viehsendungen 1572, Expreßgut 20982, Milchgefäße 98786.

Gesammt-Einnahme 119060 Mk. Erledigte Korrespondenzen 2287.

D. Fahrkarten-Ausgabestelle.

Von 5 Beamten wurden verkauft an Fahrkarten 382114 St. Einnahmen 1180648 Mk.

E. Ausgabestelle
für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Von 2 Beamten wurden fertig gestellt und abgegeben an Fahrscheinhefen 5297 mit 82060 Stück Fahrscheinen, welch' letztere, neben der Ausfüllung, sämmtlich einzeln mehrere Male gebucht werden müssen.

Einnahmen 136423 Mk.

An Kassenbüchern werden geführt:

1. bei einer Güter-Abfertigungsstelle:

Empfangsbuch, Frankaturbuch, Nachnahmebuch, Baarkassenbuch, Stundungsbuch, Depositen- und Vorschußbuch, Nebeneinnahmebuch.

2. bei einer Stations-Kasse:

Stationskassenbuch, Handbuch über verschiedene Einnahmen, Zahlungs- und Auftragsbuch, Depositen- und Vorschuß-Buch, Geldeingangsbuch, Geldausgangsbuch, Geschäftsbuch u. s. w.

Sämmtliche hier aufgeführten Einnahmen werden an die Stations-Kasse abgeliefert. Diese Kasse hat außer den Kassengeschäften für die Station auch diejenigen für eine Betriebs-, eine Maschinen- und eine Werkstätten-Inspektion zu besorgen. Von derselben werden monatlich etwa 2600 Personen (Beamte, Arbeiter, Pensionäre, Lieferanten, Unternehmer u. s. w.) ausgezahlt, und da von diesen nur wenige einmal, die meisten aber 2 bis 4 Mal im Laufe des Monats Gelder erheben, so erscheinen nahezu 7000 Personen am Kassenschalter. Einschließlich derjenigen, welche Gelder einzahlen und dergl. werden demnach von dem Stations-Kassenrendanten persönlich im Jahre mindestens 80000 Positionen abgefertigt.

Im Ganzen führen 6 selbständige Kassen der Hauptstation und 4 auswärtige Stations-Kassen ihre Baarbestände an die Kasse der betr. großen Station ab, von welcher auch der Giro-Verkehr mit der Reichsbankstelle vermittelt wird.

Die Baareinnahmen der Stations-Kasse betragen pro Jahr ungefähr 2900000 Mk. und einschließlich des Giro-Verkehrs 4400000 Mk. Die Baar-Auszahlungen an oben aufgeführte Personen und an die Kassen anderer Verwaltungen belaufen sich auf durchschnittlich 2700000 Mk.

Außerdem unterstehen der Leitung des Stations-Kassenrendanten noch die umfangreiche Fahrkarten-Ausgabestelle und diejenige für Fahrscheinhefte.

Die vielseitigen sonstigen Arbeiten, als Korrespondenz, Reklamationen, Statistik, Personalien ꝛc. einzeln aufzuzählen, würde zu weit führen, ebenso unnöthig wäre es, auf das in pekuniärer Hinsicht jederzeit mit möglichen Verlusten verbundene, außerordentlich umfangreiche und aufreibende Arbeitspensum des Stations-Kassenrendanten noch besonders hinzuweisen.

Dagegen muß bemerkt werden, daß das so sehr niedrige Einkommen dieses Beamten, im Gegensatze zu den Bezügen der Kassenbeamten anderer Verwaltungen, mit der außerordentlichen Vertrauensstellung und großen Verantwortung nicht im Einklang steht.

Billig wäre es, den Kassenführern aller selbständigen Stations- und Güterkassen in gleicher Weise und in gleicher Höhe, wie bei den Kassen der Reichspost und Telegraphie, der Fortifikation anstatt der jetzt in einzelnen Fällen zugebilligten Stellenzulage, eine dem Umfange der Geschäfte und der Verantwortung entsprechende Kassenzulage zu gewähren.

Wie gerechtfertigt nun aber vor allen Andern mindestens die Gleichstellung der Stations-Vorsteher, Güter-Expedienten und Stations-Kassenrendanten mit den Eisenbahn-Sekretären erscheint, dazu mögen nachfolgende Erläuterungen dienen.

Der im Verhältniß zu diesen Beamten frühzeitig beförderte Eisenbahn-Sekretär, dessen Leistungen jedoch denjenigen der Bureaubeamten jeder anderen Verwaltung nicht nachstehen, vielmehr Kenntnisse beanspruchen, die von den allermeisten Bureaubeamten nicht verlangt werden, verrichtet in den allermeisten Fällen nach seiner Beförderung dieselben Dienstverrichtungen weiter, wie zuvor als Betriebs-Seretär oder bereits als Bureau-Assistent.

Ganz anders gestalten sich dagegen die Verhältnisse im Stations- und Abfertigungsdienste. Jede Beförderung vom Stations-Aufseher bis zum Stations-Vorsteher 1. Kl., vom Verwalter einer kleinen Abfertigungsstelle bis zum Güter-Expedienten 1. Kl. und Vorsteher der größten Güter-Abfertigung bedeutet für den betreffenden Beamten eine Erhöhung der Verantwortlichkeit und eine Vergrößerung des Arbeitsfeldes.

Der Stations-Vorsteher 2. Kl. ist der selbständige Betriebsleiter der Station. Neben den angeführten umfangreichen Kenntnissen und Verrichtungen liegt ihm die volle Verantwortung für die richtige Ausführung des Gesammtdienstes ob. Er ist dem Publikum gegenüber zu gleicher Zeit der Repräsentant der Verwaltung. Alle, sehr oft in fremder Sprache, schriftlich oder mündlich an ihn gerichteten Anliegen hat er als erster Vermittler zwischen Publikum und der Eisenbahn-Direktion auf das Genaueste zu beantworten und zu erledigen. Als Vorgesetzter fast sämmtlicher auf der Station bediensteten Beamten muß er in jedem einzelnen Dienstzweige seinen Unterstellten überlegen sein. Bei außerordentlichen Anlässen hat er selbst die nothwendigen Anordnungen zu treffen. Alle wichtigen Korrespondenzen sind von ihm selbst zu erledigen. Er ist nicht nur der Leiter des Betriebsdienstes, sondern zumeist auch der des Abfertigungsdienstes, zugleich verwaltet er außerdem die Stationskasse. Sämmtliche Dienstleistungen und Vorkommnisse des Betriebs- und Verkehrsdienstes, welcher Art sie auch nur sein mögen, müssen von dem Stations-Vorsteher erledigt werden können. Es darf, außerhalb des Zentral-Bureaus, eisenbahndienstlich nichts bestehen, worüber er nicht Auskunft ertheilen, nicht zu disponiren im Stande wäre.

Wie bereits bemerkt, giebt es in sämmtlichen staatlichen Verwaltungs-Ressorts nicht eine Kategorie der mittleren Beamten, welche mit voller Selbständigkeit ein auch nur annähernd so großes Arbeitsfeld zu beherrschen hätte, und trotzdem bezieht dieser bei vorgerücktem Lebensalter und als verantwortlicher Vorgesetzter fungirende Beamte in seinem Maximal-Einkommen 100 Mk. weniger als der an Jahren in der Regel bedeutend jüngere, nur für seine Person verantwortliche Betriebssekretär und Kanzlist. —

In dem gleichen Verhältniß, wie der Stations-Assistent einer mittleren Station zu dem einer großen, stehen auch der Vorsteher 2. Klasse und der 1. Klasse zu einander.

Da auf einer großen Station der Abfertigungs- vom äußeren Dienst mehr oder weniger getrennt ist, so ist hier der Stations-Vorsteher vorwiegend der Repräsentant der Verwaltung und der verantwortungsvolle Leiter des äußeren und innern Stations-Dienstes. Wie umfassend und wie sehr verantwortungsreich seine Stellung ist, möge daraus ersehen werden, daß auf den bedeutendsten Stationen das ihm unterstellte Personal nach mehreren Hunderten zählt. Daß das Zusammenwirken dieser vielen Beamten ein richtiges, daß der Dienst auf allen Punkten ordnungsmäßig ausgeführt, überall der richtige Mann auf dem rechten Platze, daß ferner die fahrplanmäßige Durchführung der Züge ermöglicht ist, dafür trägt in erster Linie der Stations-Vorsteher die Verantwortung.

Digitized by Google

Verhältniß der Stations-Beamten
bezüglich der Zahl und der Aufrückungs-Verhältnisse gegenüber den Bureau-Beamten der Reichs-Eisenbahnen.

Anzahl der							Bemerkungen.
Stationen	Stations-Vorsteher	Güter-Expedienten	Stations-Aufseher	Stations-Assistenten	Eisenbahn-Sekretäre	Betriebs-Sekretäre	
396	109	78	140 mit Assistenten-gehalt.	556	246	180 und 70 Bureau-Assistenten mit Betriebs-Sekretär-gehalt.	Diese Tabelle beweist, daß auf annähernd je 4 Stationen 1 Vorsteher, „ 2 „ 1 Eisenbahn-Sekretär, „ 2 „ 1 Betriebs-Sekretär, bezw. 1 Assistent I. Klasse entfallen. Zur Beförderung entfallen auf einen Vorsteher bezw. Exped. 3—4 Assistenten, auf einen Eisenbahn-Sekretär nur 2—3 Betriebs-Sekretäre.

Es kommen auf 396 Stationen zusammen 426 $\frac{\text{Eisenbahn}}{\text{Betriebs}}$-Sekretäre,

— aber nur 187 $\frac{\text{Stations-Vorsteher}}{\text{Güter-Expedienten}}$!!! —

auf jede Station ein etatsmäßiger Sekretär, aber nur auf jede zweite Station ein Stations-Vorsteher oder Güter-Expedient!

Welch' umfangreiche Bureauarbeiten aber auf einer großen Station zu erledigen sind, davon kann nur der Einblick in die inneren Räume einer solchen einen richtigen Eindruck verschaffen. Die Arbeiten, welche von 5—20 Beamten nach den Angaben des Stations-Vorstehers ausgeführt werden, unterliegen sämmtlich wieder dessen Kontrole und Bestätigung. Für den Inhalt jedes Schriftstückes, sei es auch noch so unbedeutend, welches die Station verläßt, ist er allein verantwortlich.

Wie einfach erscheint dagegen, abgesehen von der außerordentlichen Verantwortung, der Wirkungskreis eines in entsprechendem Range stehenden, aber im Range viel höher und pekuniär besser gestellten Postbeamten, Postmeister, um nicht immer wieder den Vergleich mit den ebenfalls besser gestellten Bureaubeamten der Eisenbahnverwaltung heranzuziehen!

Dem Stations-Vorsteher sind die Dienststunden zwar auch zugetheilt, jedoch entbindet ihn die prompte Innehaltung derselben keineswegs vom Eintreten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen. Bei Wind und Wetter, mitten in der Nacht und zu jeder sonstigen Stunde muß er bereit sein, seine Person in den Dienst zu stellen, so daß von eigentlicher Ruhe und Erholung bei ihm überhaupt wenig gesprochen werden kann. Und der Lohn? Der in seinem aufreibenden Dienst ergraute, in den schwierigsten Verhältnissen bewährte Stations-Vorsteher 1. Kl. bezieht 350 Mk. weniger, als der, wie bereits mehrfach bemerkt, beinahe immer dieselben Arbeiten leistende, verantwortungsfreie und zudem meistens noch bedeutend dienstjüngere Eisenbahnsekretär. Ein Beamter, der die Verantwortung für Hunderte seiner Untergebenen hat, der über das Wohl und Wehe aller dieser Beamten zu wachen hat, ist schlechter bezahlt, als ein Mann, dessen Arbeit in der Regel die Bedeutung der Dienstverrichtungen eines der dem Vorsteher unterstellten Beamten besitzt!

Noch krasser aber ist der Unterschied zwischen der Entschädigung dieser so bedeutungsvollen Stellung und derjenigen der verschiedenen Beamten bei der Militärverwaltung. Der junge Zahlmeister, von welchem zur Erlangung seiner Stellung keine weitere Vorbildung, sondern lediglich nur eine mehrjährige Beschäftigung im Bureau beansprucht wird und welcher in einem Alte von 34—38 Jahren zu diesem Posten gelangt, nur eine minimale Verantwortung und ein im Verhältniß zum Stations-Vorsteher vollständig verschwindendes Arbeitsfeld aufzuweisen vermag, bezieht in seinem jüngsten Gehalte einschließlich Wohnungsgeldzuschuß, Servis und dergl. Zulagen mehr, bedeutend mehr Einkommen, als der bereits am Abend, am Schlusse seiner Dienstzeit, ja seines Lebens beförderte Eisenbahn-Stations-Vorsteher.

Auch der Garnison-Verwaltungs-, Lazareth- oder Proviantamts-Beamte, welcher sich bezüglich Verantwortung und Dienstumfang gleichfalls mit dem Eisenbahnbeamten und vor allen Dingen nicht mit dem Stations-Vorsteher 1. Klasse auf eine Stufe stellen kann, bezieht Dienstemolumente, Bureaukosten bezw. Kopialien, Averse und Tantièmen, welche vereint mit dem ordentlichen Gehalte das Einkommen des Vorstehers 1. Klasse weit in den Schatten stellen. —

Aehnlich der Stellung eines Stations-Vorstehers im Betriebsdienste ist die eines Güterexpedienten im Abfertigungsdienste.

In weniger frequenten Abfertigungen ist der Leitende Güterexpedient, Korrespondent, Kassirer, Buchhalter in einer Person. Neben den umfangreichen Kenntnissen eines Stations-Assistenten muß er den gesammten Abfertigungsdienst vollständig beherrschen. Sämmtliche schriftlichen Arbeiten wichtigerer Natur müssen von ihm selbst erledigt werden und nichts darf in der Abfertigung vorgenommen werden, das nicht seiner Bestätigung bezw. Prüfung unterworfen worden wäre. In seiner Eigenschaft als Kassirer ist er zugleich für die Führung der gesammten Kassengeschäfte selbst verantwortlich. Die Bedeutung aller dieser umfangreichen und mühsamen Arbeiten erhellt klar aus der Thatsache, daß derartige Abfertigungen eine Jahreseinnahme von durchschnittlich 500 000 Mk. bis 2 Millionen Mk. und bisweilen noch mehr aufzuweisen vermögen. Obwohl die Einnahmen täglich an die Stations-Kasse abgeführt werden, so ist doch der Leiter der Güter-Abfertigungs-Stelle als Kassirer ganz allein für die richtige Einnahme, Buchung und Ablieferung verantwortlich. Er ist daher verpflichtet, eine oft sehr bedeutende Kaution zu hinterlegen. Außerdem fällt ihm auch die wichtige und schwierige Aufgabe zu, die Interessen der Verwaltung mit denjenigen des Publikums in Einklang zu bringen. Dies erfordert eine besondere Gewandtheit, im persönlichen wie im schriftlichen Verkehr mit der handeltreibenden Geschäftswelt, um die zahlreichen an ihn gelangenden Wünsche, Reklamationen und Beschwerden aller Art zu erledigen. Bezügl. des Schriftwechsels bleibt noch zu erwähnen, daß hier im Reichslande die Bearbeitung der auf größeren Abfertigungsstellen täglich einlaufenden Schriftstücke in fremder Sprache eine ziemliche Sprachkenntniß bedingt. —

Dem Güter-Expeditions-Vorsteher der bedeutenderen Abfertigungsstelle sind in annähernd Verhältniß. wie dem Stations-Vorsteher 1. Kl., zur Erledigung der umfangreichen Geschäfte ebenfalls eine Anzahl Subalternbeamter unterstellt. Den einzelnen Abtheilungen, wie Empfang, Versand, Kasse und Korrespondenz steht in der Regel noch ein Güter-Expedient 2. Kl. vor. Wie großartig die Geschäfte einer solchen Expedition sind, geht daraus hervor, daß die monatlichen Einnahmen sich hier zwischen 300 000—600 000 Mk. bewegen.

Den umfassenden Schriftwechsel einer derartigen Verwaltungsstelle vermögen die Geschäftsnummern der verschiedenen Geschäftsbücher zu beweisen.

Dem Kassenbeamten einer solchen Abfertigung ist seitens seiner Verwaltung ein Vertrauen geschenkt, dessen sich wohl ein Kassirer einer anderen Verwaltung selten rühmen darf, da es dem Letzteren, bei Aufbewahrung ähnlicher Geldbeträge, in der Regel benommen ist, den Kassenschrank allein zu öffnen und zu schließen. So viel man auch, speziell in der letzten Zeit, von Veruntreuungen und Kassendefekten großer Bankhäuser u. s. w. gehört hat, bei der Reichseisenbahn sind derartige Vorkommnisse in langen Jahren nicht beklagt worden. Es gereicht dies allerdings der Verwaltung zur Ehre, die es verstanden hat, Leuten das Vertrauen zu schenken, die es auch wirklich verdienen.

Digitized by Google

Beamtenstellung und Charge	Stellenzahl 1872/73	Stellenzahl 1896/97	Mehr	Weniger	Einkommen einschließlich nichtpensionsfähiger Zulage: Anfangs-Gehalt	Einkommen einschließlich nichtpensionsfähiger Zulage: Höchst-Gehalt	Pensionsfähiges Gesammt-Einkommen: höchstes	Pensionsfähiges Gesammt-Einkommen: niedrigstes	Dienstalterstufen bezw. Aufrückungszeiten: Anzahl der Stufen	Dienstalterstufen bezw. Aufrückungszeiten: Sa. der Jahre	Zulagen für außerordentliche Dienstverrichtungen	Wohnungsgeld-Zuschuß: Klasse	Servis: Klasse	Bemerkungen.
I. Reichs-Eisenbahn-Beamte.					Mk.	Mk.	Mk.	Mk.						
Stat.-Assistenten	170	416	246	—	2040	2740	2500	1800	1.5 =	20	—	—	—	Im Jahre 1872 hatte die Reichsbahn nur 174 Stationen, welche sich bis jetzt auf 396 vermehrt haben. Die Vermehrung der Stations-Vorsteher besteht in 23 II. und 9 I. Kl. Die übrigen Stationen sind mit Stations-Aufsehern (140) bez. Haltestellen-Aufsehern besetzt. Desgleichen werden sämmtliche weniger großen Abfertigungsstellen und Zollbeklarationsposten von Assistenten verwaltet, wohin, der Bedeutung der Stellen entsprechend, ein Güter-Expedient hingehörte.
und Aufseher	74	140	66	—					5.3 =					
Stat.-Vorsteher II. Kl.	67	90	23	—	2340	3140	2900	2100	6.3 =	18	—	—	—	
„ „ I. Kl.	10	19	9	—	2900	4000	3500	2400	8.2 =	16	als Betriebs-Kontroleur 600 ℳ	—	—	
Güter-Expedienten und Stat.-Kassen-Rendanten II. Kl.	50	58	8	—	2340	3140	2900	2100	6.3 =	18	Der Bur.-Assistent wird ohne weitere Prüfung zum Betriebs-Sekretär befördert, wie der Stat.-Diätar zum Stat.-Assistenten.	—	—	Den Stations-Vorstehern von Straßburg und Metz, welche im Range eines Betriebs-Kontroleurs stehen, wäre die den Bureau-Vorstehern gewährte Zulage von 900 ℳ und den übrigen Stations-Vorstehern I. und Güter-Expedienten I. Klasse die den Bureau-Vorstehern gewährte Zulage von 450 ℳ zu gewähren.
Desgl. I. Kl.	33	20	—	13	2940	3740	3500	2700	3.2 = 3.3 =	15		—	—	
Bureau-Assist. nach 5jähr. Dienstzeit	—	—	—	—	2040	2740	2500	1800	1.5 = 5.3	—		—	—	
Betriebs-Sekretär	82	180	98	—	2040	3240	3000	1800	7.3 =	21	600 ℳ mehr als Assistenten	—	—	
Eisenb.-Sekretär .	140	246	106	—	2850	4350	3900	2400	6.3 =	18	als Bureau-Vorst. 900 u. 600 ℳ Zul.	—	—	
Kanzlisten II. Kl.	—	31	—	—	2040	2740	2500	1800	6.3 =	18	450 und 240 ℳ Zulage	—	—	
„ I. Kl.	—	12	—	—	2190	3240	3000	1950	6.3 =	18		—	—	
II. Reichs-Post-Beamte.														
Post- und Telegr.-Assistenten	—	—	—	—	1500	2700	2997,6	1797,6	—	—	600 ℳ mehr als Stat.-Assistenten.	V	—	Wohnungsgeld-Zuschuß, wovon 297,60 ℳ pensionsfähig, beträgt A 540, I 432, II 360, III 300, IV 216, V 180, und ist dem Höchstgehalte zuzurechnen.
Postverwalter . .	—	—	—	—	1000	2700	2997,6	1297,6	—	—		V	—	
Ober-Postassistent. u. Ober-Telegr.-Assistenten . . .	—	—	—	—	1700	2700	2997,6	1997,6	—	—	Postkassirer, Ober-Postkassen-Kassirer, Telegraphenamts-Kassirer 400 ℳ Zulage.	V	—	Nach 5 Jahren wird jeder Post-Assistent ohne vorherige Prüfung, lediglich nur seinem Alter nach, zum Ober-Assistenten befördert.
Post- und Telegr.-Sekretäre	—	—	—	—	1700	3500	3797,6	1997,6	—	—		V	—	Von einer Prüfung abhängend, welche von einem Militär-Anwärter nach einer bestimmten Dienstzeit abzulegen ist.
Postmeister	—	—	—	—	2100	3600	3897,6	2397,6	—	—	Desgl. Ober-Postdirektionssekretäre 400 ℳ	V	—	
Ober-Post-Sekretäre u. Ober-Telegraph.-Sekretäre	—	—	—	—	2100	3600	3897,6	2397,6	—	—		V	—	Postmeister haben durchweg Dienstwohnungen. Sonst wie vor.
III. Militär-Beamte.														Ober-Post-Sekretäre und Ober-Telegraphen-Sekretäre werden nach dem Dienstalter aus den Sekretären befördert.
Garnison-Verw.-Direktoren . . .	—	—	—	—	3000	3600	4348	3748	1.3 =	3	Servis- und Wohnungsgeldzuschuß der Militärbeamten gelten als wirkliche Gehaltstheile. da sie nicht die Entschädigung für einen bestimmten Dienstaufwand bilden.	—	—	Die Garnison-Verwaltungs-Beamten erhalten freie Dienstwohnung mit Feuerungs- und Beleuchtungsmaterialien-Deputat, wofür ein pensionsberechtigender Geldwerth zur Anrechnung kommt. Derselbe beträgt bei Direktoren 748 ℳ, bei Oberinspektoren 598, Verw.-Inspektoren 538, Kasernen-Inspektoren 478 ℳ Ferner erhalten dieselben Bureaukosten-Aversa im Betrage von 270 ℳ, 360—2000 ℳ und Tantièmen.
Ober-Inspektoren	—	—	—	—	2400	3000	3598	2998	2.3 =	6		—	—	
Verw.-Inspektoren	—	—	—	—	2100	2700	3238	2638	2.3 =	6		—	—	
Kasernen-Inspekt.	—	—	—	—	1800	2200	2678	2278	3.3 =	9		—	—	
Proviantamts-Direktoren . . .	—	—	—	—	3600	4500	5040	4140	2.3 =	6		V	—	
Proviantmeister .	—	—	—	—	2900	3600	4197	3440	2.3 =	6		V	—	Die Verwalt.-Inspektoren rücken erfahrungsgemäß bedeutend früher in diese Stellung, als ein Stations-Vorsteher.
Proviantamts-Rendanten bez. Kontroleure . .	—	—	—	—	2250	2900	3440	2790	2.3 =	6		V	—	Die Kasernen-Inspektoren erhalten sofort ein pensionsfähiges Einkommen von 478 ℳ mehr, als ein Assistent der Bahn, obwohl der Stations-Assistent vor seiner Beförderung 4—5 Jahre den Dienst als Diätar mit ganz geringem Einkommen versehen muß.
Proviantamts-Assistenten . . .	—	—	—	—	1800	2200	2500	2100	2.3 =	6		V	—	
Zahlmeister. . . .	—	—	—	—	1080 1700	1080 2900	—	—	6.3 =	18	360 ℳ als Mitglied der Bekleidungs-Kommission.	V	V	Die Proviantamts-Direktoren bekommen neben dem Höchst-Einkommen den gesetzmäßigen Wohnungsgeldzuschuß.
IV. Regierungs-Beamte.														Desgl. die Proviantmeister. Zu erwähnen bleibt hier die auffallend schnelle Aufrückung.
Sekretäre	—	—	—	—	2800	4200	—	—	—	—		—	—	Die Proviantamts-Rendanten bez. Kontroleure, sowie die Proviantamts-Assistenten beziehen den gesetzmäßigen Wohnungsgeldzuschuß neben dem Höchst-Einkommen im Verhältniß zu den Civilbeamten. (Für alle Militärbeamten.)
Assistenten	—	—	—	—	1800	2600	—	—	—	—		—	—	
Gerichts-Sekretär.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	
Kanzlei-Sekretär .	—	—	—	—	1800	3800	—	—	—	—		V	—	

Die Zahlmeister, sowie Fortifikations- und Intendantur-Beamte beziehen außer dem Wohnungsgeldzuschuß noch einen Servis von mindestens gleicher Höhe. Servis beträgt für Klasse A 540, I 450, II 360, III 306, IV 288, V 288 ℳ. Zahlmeister erhalten noch bei ihrer Pensionirung einen Zuschuß von 300 ℳ für die abgehende Bedienung und die Bureaukosten-Aversa von 480 ℳ. Höchstes Gesammt-Einkommen eines Zahlmeisters demnach 5120 ℳ, welches sich als Regiments-Zahlmeister durch eine entsprechende Zulage noch erhöht. Ein noch höheres Einkommen beziehen die Zeug- bezw. Feuerwerks-Hauptleute I. und II. Klasse, bezw. Zeug- und Feuerwerks-Lieutenants. Ersterer sogar einen Wohnungsgeldzuschuß von 900 ℳ und 972 ℳ Servis. Im selben Verhältnisse stehen die Fortifikations-Beamten, welche als Kassenbeamte noch eine Zulage von 600 ℳ erhalten.

Der anstellungsberechtigte Regierungs-Beamte hat eine Vorprüfung, welche der zum Assistenten bei der Bahn entspricht, abzulegen, wird je nach Vakanz einberufen und erhält dann je nach den Abgangsverhältnissen Zulagen von je 200 ℳ. Es kann bestätigt werden, daß derartige Anwärter in ihren ersten 3 Dienstjahren je 200 ℳ Zulage erhalten haben und somit nach 3 Jahren ein Einkommen von 2400 ℳ hatten. Nach ungefähr 6—7 Jahren, auch noch früher, wird der Assistent zum Sekretär befördert und erhält 2800 ℳ Einkommen, welches periodenweise um je 300 ℳ bis zu 4200 ℳ steigt. In einem Alter, in welchem sich der Stations-Assistent noch in der I. Gehaltsstufe befindet, hat dieser Anwärter bereits das Einkommen der Vorsteher I. Klasse erreicht.

Digitized by Google

Zur Illustration des bisher Gesagten ist vorstehende Uebersichtstafel beigefügt, welche den Gehaltsunterschied zwischen den Subalternbeamten der Reichseisenbahn und den einiger anderer Verwaltungen, besonders der Militärverwaltung, zahlenmäßig erläutert.

Es dürfte aus derselben klar hervorgehen, daß speziell das Einkommen der Militär-Beamten das der Eisenbahn-Beamten weit übertrifft, obwohl an die Arbeitskraft der ersteren keine so großen Anforderungen gestellt werden und dieselben auch in einem verhältnißmäßig jüngern Lebensalter in die besser besoldeten höheren Stellen einrücken. Dieser Gehaltsunterschied macht sich besonders in großen Garnisonen für die übrigen Beamten bei dem großen Wohnungsmangel fühlbar, und zwar dadurch hervorgerufen, daß die Militär-Beamten infolge ihrer hohen Zuschüsse Miethe zahlen können, welche sich ein anderer Subaltern-Beamter nicht zu leisten vermag. Letztere sind daher gezwungen, entweder für ihre Verhältnisse zu kleine oder in abgelegenen Straßen und Häusern gelegene Wohnungen zu miethen. Durch diese Zwangslage gerathen diese Beamten und deren Familien zu leicht in niederziehende Nachbarschaft und Verhältnisse.

Welche Wohnungspreise hier zu Lande in einer großen Garnisonstadt gezahlt werden müssen, möge daraus ersehen werden, daß diejenigen Wohnungen, welche von Beamten unserer niedrigsten Gehaltsstufen bewohnt sind, (3 kleine Stuben und Küche) durchschnittlich 420—500 Mk. kosten. Bringt man diese Summe vom Gehalt in Abzug und vergleicht Letzteres dann mit dem Einkommen der entsprechenden Militär-Beamten, so finden wir einen Gehaltsunterschied, welcher gewiß geeignet ist, die „Gewährung eines Wohnungsgeldzuschusses" als sehr gerechtfertigt erscheinen zu lassen. —

Schon im Jahre 1894 wandten sich eine Reihe von Beamten des Stations- und Abfertigungs-Dienstes des preußischen Staates an das hohe Haus der Abgeordneten mit ungefähr den gleichen Bitten, wie die in vorliegender Bittschrift ausgesprochenen, und hat die Petitions-Kommission des hohen Hauses damals jene Bitten in der 45. Sitzung am 10. April 1894 mit folgender Begutachtung vorgelegt:

„Die Budget-Kommission hat anerkannt, daß der Dienst gerade dieser Beamten ein außerordentlich schwieriger ist. Auch seitens der Königl. Staatsregierung ist gerade dieser Beamtenklasse das volle Wohlwollen entgegengetragen worden. Wenn es gleichwohl nicht möglich war, dem Gesuche dieser Beamtenkategorie zu entsprechen, so lag es eben an der Finanzlage unseres Staates. Es ist nicht möglich, neue Quellen zu öffnen, um die Herren besser zu stellen. Sie haben einen außerordentlich schweren Dienst gegenüber denen, die in den Bureaus allein beschäftigt sind. Es ist durchaus anerkannt, daß die Stellung sowohl des Stations-Assistenten, wie auch der sonstigen Beamten im Abfertigungsdienst eine außerordentlich schwierige ist, schon aus dem Grunde, weil so verschiedenartige Dienstgeschäfte von ihnen verlangt werden, und weil eine große Verantwortung auf ihnen lastet. Es ist außerdem ein gewisses Mißverhältniß darin anzuerkennen, daß die Stellung eines Stations-Assistenten vielfach als eine Durchgangsstellung gilt, daß auch sonst ein vielfacher Stellenwechsel aus dienstlichen Rücksichten stattfinden muß, und daß vielfach ein zweimaliges Aufrücken in eine Subalternbeamtenstelle 2. Kl., die immer mit Schwierigkeiten verbunden ist, nicht vermieden werden kann."

Und der Herr Regierungskommissar, Geheimer Oberregierungsrath Gerlach, erklärte darauf:

„Ich habe meinerseits bereits in der Budgetkommission die „ausdrückliche Erklärung abgegeben, daß der Herr Minister „der öffentlichen Arbeiten selber den dringenden Wunsch hat, „die Gehälter der Beamten des Stations- und Abfertigungs-„dienstes aufgebessert zu sehen, und daß er wegen der Auf-„besserung der Gehälter dieser Beamten, insbesondere wegen „der Gleichstellung der Gehälter der Stationsvorsteher 1. Kl., „der Güterexpeditionsvorsteher und der Stationskassenren-„danten mit denen der Eisenbahnsekretäre sich mit dem Finanz-„minister ins Benehmen gesetzt hat u. s. w."

Da also die geschilderten Mißstände an hoher Stelle bereits anerkannt sind, so empfiehlt es sich um so dringender, daß folgende Vorschläge zur möglichsten Abschaffung derselben Berücksichtigung finden:

1. Sämmtliche Stations-Assistenten des äußeren Stations- und Abfertigungsdienstes im Gehalte, unter Berücksichtigung der Aufrückungs-Verhältnisse der sonstigen Subalternbeamten, den Betriebs-Sekretären wenigstens gleichzustellen; außerdem den Beamten des äußern Stations- und Abfertigungs-Dienstes mit außergewöhnlicher Verantwortung und vielem sehr anstrengenden Nachtdienste, eine entsprechende Zulage oder ein Stundengeld zu gewähren und bei Festlegung der Aufrückungs-Verhältnisse in die höheren Gehaltsstufen das bei der Beförderung zum Assistenten bereits vorgeschrittene Lebensalter der Militär-Anwärter wohlwollend in Betracht zu ziehen; endlich das allgemeine sehr langsame Aufrücken in die nächst höhere Stellung behufs Erreichung des Maximal-Gehalts entsprechend abzukürzen.

2. Eine dem Verhältniß der Stationen, bezw. der Stations-Assistentenstellen, entsprechende Vermehrung der Stations-Vorsteher resp. Güterexpedienten-Stellen herbeizuführen und die Assistentenstellung, wie dies bei den Betriebs-Sekretären der Fall, wieder zu einer Durchgangsstellung zu machen.

3. Den in der Stelle eines selbständigen Stations-Aufsehers beschäftigten Stations-Assistenten die Rechte und Pflichten eines Stations-Vorstehers 2. Kl. ausübenden Beamten eine angemessene Zulage oder ein entsprechend höheres Gehalt zu gewähren.

(Es erscheint diese Forderung umsomehr gerechtfertigt, als in genannter Stellung die meisten der betreffenden Beamten ihre dienstliche Laufbahn infolge vorgeschrittenen Alters beenden müssen.)

4. Die Stations-Vorsteher und Güterexpedienten in jeder Beziehung den Eisenbahn-Sekretären mindestens gleichzustellen unter Zubilligung einer Zulage für besonders verantwortungs- oder vertrauensvolle Dienstverrichtungen.

5. Die Stations-Vorsteher, Güterexpedienten und Stations-Kassen-Rendanten 1. Kl., welche sich in der ihrem Range zustehenden, mit außerordentlicher Verantwortung verknüpften Stellung befinden, sowie niedrigeren, mit einer gleichen Stellung belehnten Beamten, die den Bureau-Vorstehern der Zentralstellen bewilligten Zulagen gleichfalls zu gewähren.

6. Sämmtlichen Eisenbahnbeamten den den meisten anderen Beamtenklassen bereits seit längerer Zeit gewährten Wohnungsgeldzuschuß nicht länger vorzuenthalten, unter Berücksichtigung der hier im Reichslande, in Folge der außerordentlich starken Militärbesatzung bestehenden, abnorm kostspieligen Wohnungs- und Lebensverhältnisse.

7. Bei der Bestimmung der Bedingungen für das Aufrücken in höhere Stellen das gesammte Dienstalter, unter Fortlassung einer 5jährigen Diätarzeit, welche beim Militär-Anwärter aber mitzurechnen wäre, in Anrechnung zu bringen, um hierdurch zu ermöglichen, daß ein zum Aufrücken berechtigter Beamter, bei einer Gesammtdienstzeit von 24 Jahren (exkl. 5jähriger Diätarzeit) das Höchsteinkommen in einem Lebensalter von 54 Jahren endlich bezieht. —

Durch diese gerechtfertigten Vorschläge erwarten wir ja nur, was Andern bereits lange gewährt ist: Gleichstellung mit Beamten unseres Bildungsgrades und vor Allem unserer Leistungen.

Zur Frage der Eisenbahn-Neuorganisation in Sachsen.

Seit dem Tage, an welchem die königl. preußischen Staatsbahnen mit einer Neuorganisation hervortraten, schwirren in Sachsen die Gerüchte von einer Umgestaltung der Verwaltungsorganisation der königl. sächsischen Staatsbahnen in der Luft. Der Gedanke daran scheint schon in vielen Schichten des Verwaltungskörpers Wurzeln geschlagen zu haben, und so Mancher mag sich in dieser hochwichtigen Frage seine Gedanken nach seiner Art und von seinem Standpunkte zurecht gelegt haben. Ob hierzu Einer berufen ist oder nicht, thut nichts zur Sache, jeder Betheiligte glaubt eben, es müsse ihm unbenommen bleiben, in einer Sache, die sein Interesse im höchsten Grade in Anspruch nimmt, auch seine Meinung äußern zu dürfen. Wenn sich nun Stimmen

Digitized by Google

hören lassen, die gediegene Fachkenntniß und eine derart gesunde Ansicht verrathen, daß sie der Allgemeinheit nützlich sein können, so haben sie auch Anspruch auf Beachtung, gleichviel, woher sie stammen.

In der bekannten Broschüre „Eine Neuorganisation in Sicht?“ hat auch Einer seine Ansichten niedergelegt. Warum sollte er das nicht? Er hat die gute Absicht der Sache zu nützen. Daß die darin vertretenen Anschauungen sehr einseitig gehalten sind, ist dem Verfasser nicht als ein Fehler, ein Vergehen anzurechnen, er vertritt eben seinen Standpunkt und baut auf den Grund seiner fachmännischen Erfahrungen sein Urtheil. Der gute Ton erfordert, daß solche Erzeugnisse leidenschafts- und vorurtheilslos geprüft werden, und ist das Ergebniß dieser Prüfung ein solches, daß man sich sagen muß: der Mann nimmt einen ganz einseitigen Standpunkt ein, womit er der Sache mehr schadet als nützt, dann ist die Reihe sich zu äußern und falsche Begriffe und Ansichten zu widerlegen an Denen, welche glauben, daß sie nicht nur vorurtheilsloser der Sache gegenüber stehen, sondern auch ein umfänglicheres Verständniß von ihr haben als jener. Ueberhaupt sollte eine Frage von solcher Wichtigkeit, eine Frage, die nicht nur alle Kreise der inneren Verwaltung bis ins Mark hinein berührt, sondern auch von tief einschneidender Bedeutung für den gesammten Staatsorganismus und woran auch Handel und Wandel naturgemäß sehr interessirt ist, nicht bloß am grünen Tische besprochen und erwogen werden, sondern es sollte ihr ein weites Feld der Diskussion in den Fachblättern beschieden sein; dadurch würde manchem Fehlgriff vorgebeugt. Ein großer Fehlgriff aber wäre es z. B., wenn man bei einer Reorganisation der in erwähnter Broschüre enthaltenen Direktive folgen wollte, aus dem einfachen Grunde, weil sie der inneren Natur des kommerziellen Eisenbahnbetriebes durchaus zuwider läuft.

Der Eisenbahnbetrieb ist seiner Natur nach ein vorherrschend kommerzieller, und dieser Seite muß mehr als bisher in der Verwaltungsorganisation Rechnung getragen werden. Dem entsprechen die in der Broschüre niedergelegten Anschauungen nicht, und obschon sie sich an die neuen Einrichtungen einer großen deutschen Eisenbahnverwaltung fest anlehnen, so kennzeichnen sie sich doch dem Fachkenner beim ersten Blick als ungesund und verwerflich. So lange in der Richtung dieser Vorschläge, wonach nämlich die Selbständigkeit der Betriebsbeamten, die ohnehin schon bis zur Unkenntlichkeit eingeschränkt ist, eine weitere Einengung erfährt und der Betrieb sich mit der bautechnischen Abtheilung verschmelzen soll, reorganisirt wird, so lange wird man mit Reorganisiren überhaupt nicht fertig werden. Dies wird sich da zeigen, wo man nach solchem Muster neue Einrichtungen schuf. Es muß mit der sich nach und nach herausbildenden Anschauungsweise gebrochen werden, als ob sich die Praxis der Theorie anzubequemen habe, während doch jedem scharfen Beobachter und Fachkenner das Wesen der Praxis im Eisenbahndienste die Ueberzeugung vom Gegentheil aufdrängen muß. Eine Weile wohl, nämlich solange, als der Verkehr sich in mäßigen Grenzen hielt, ließ sich die ureigene Natur des Eisenbahnbetriebes durch theoretische Künste zurückhalten und eindämmen, nun aber der Strom des Verkehrs gewaltige Dimensionen angenommen hat, durchbricht sie diese künstlichen Schranken und verlangt ihr natürliches Recht, welches darin besteht, daß der Betrieb von fachmännisch durchgebildeten Leuten geleitet sein will und daß man seiner praktischen Seite diejenige Beachtung zolle, die ihr gebührt. Jede Mißachtung und Oberflächlichkeit rächt seine Natur schwer, und da in dieser Hinsicht ohne Zweifel seit langer Zeit gefehlt worden ist, so darf man sich nicht wundern, wenn wir jetzt in einer Zeit leben, in welcher Störungen und Unfälle im Eisenbahnbetriebe schier kein Ende nehmen wollen. Darum ist es die höchste Zeit, auf die Stimme der Praxis zu hören und ihr in Schulung und Leitung neben den akademischen Faktoren diejenige Position einzuräumen, welche ihr naturgemäß gebührt, und unter welcher nur die akademische Schule zur eigentlichen Fruktifizirung ihres höheren Wissens gelangen kann. Die neuzeitlichen Fortschritte der technischen Wissenschaften in ihrer praktischen Anwendung im Eisenbahnbetriebe werden erst dann recht wirksam, wenn die fachliche Schulung des exekutiven Betriebspersonals gleichen Schritt mit jenen hält, denn ein Vorauseilen der technischen Wissenschaft in der Anwendung der in der Neuzeit so riesig fortschreitenden Errungenschaften auf ihrem Gebiete und die alte gute, stets und immerdar bewährte Praxis weit hinter sich lassend, schafft Disharmonie in der Zusammenwirkung und führt dahin, daß sich die beiden Faktoren Theorie und Praxis einander nicht mehr das zu einem harmonischen Zusammenwirken erforderliche Verständniß entgegenbringen. Ein solches Mißverhältniß verschärft sich noch dann, wenn sich die akademische Technik auf einen so erhabenen Standpunkt stellt, daß sie offen oder verstohlen durchblicken läßt, die Kräfte der Praxis würden durch die mechanischen Hilfsmittel der Technik soweit ersetzt, daß das praktisch thätige Betriebspersonal schließlich selbst nur noch als Mechanismus zu betrachten sei. Obwohl sich eine solche Anschauungsweise einem jeden Einsichtigen als eine schwere Verirrung des menschlichen Gedankenfluges von selbst darstellt, so darf doch nicht übersehen werden, daß in ihr eine große Gefahr für den Eisenbahnbetrieb verborgen liegt, weil sie zu einer Unterschätzung derjenigen Geistesthätigkeit führt, welche der Betrieb von dem exekutiven Personal verlangt, und weil in dieser Unterschätzung oder zu geringen Werthschätzung der Thätigkeit der Niederen das moralische Bewußtsein der Letzteren von der Wichtigkeit ihrer gedeihlichen Mitwirkung am Ganzen gedrückt und geschmälert wird.

Wenn schon es Thatsache sein sollte, daß sich die durchschnittliche fachliche Tüchtigkeit des mittleren und unteren Personals nicht in der Vorwärtsbewegung befindet, so möchte man sich fragen, ob man nicht über der Gunstbezeuugng, die man allen technischen Fragen und Angelegenheiten zugewendet, nicht die Schule der Praxis vergessen hat, so daß ihr Stillstand oder Rückgang auf das Konto Derer zu schreiben ist, welche da glaubten, sie sei ein überwundener Standpunkt und gehöre in die Rumpelkammer, während die Zukunft allein der Technik gehöre.

Gegen solche Verirrungen erheben vielerlei traurige Vorgänge, die uns viel zu tragisch erscheinen, als daß wir sie hier von Neuem in Erinnerung bringen möchten, warnend die Hand und rufen uns zu: Hinweg mit allen in das Gebiet des Persönlichen gehörenden Sonderbestrebungen, nur die Wohlfahrt des Ganzen haltet im Auge! Keine Uebergriffe; Jeder arbeite an dem ihm zukommenden Platze und fülle diesen so aus, daß aus seinem Schaffen ein wirklicher und wahrhaftiger Segen für das große Ganze entspringt! Jedem das Seine!

Stehen wir in Sachsen vor einer Umgestaltung der Verwaltungseinrichtungen, dann wolle man sich der Zeit erinnern, zu welcher die praktische Werthschätzung in der Blüthe stand, und wo unter diesen günstigen Auspizien der Verkehr sich regelmäßig und ohne nennenswerthe Störungen abwickelte; wie Jahrzehnte lang kein bemerkenswerther Unfall den frischen Zug, der in der Verwaltung der köngl. sächs. Staatseisenbahnen lag, beschwerte.*) Danach bemesse man auch in Zukunft wieder den Werth der praktischen Thätigkeit und fachlichen Aus- und Durchbildung der Organe der Praxis und danach weise man ihnen Stellung und Einfluß an. Ihr darnieder liegendes Selbstbewußtsein darf auf keinen Fall noch mehr gedrückt, sondern es muß gehoben werden und nicht zuletzt dadurch, daß in Dingen, welche mit ihrem Wirkungskreis auf's Engste verflochten sind, auch ihr Rath begehrt und ihnen ein der Wichtigkeit der Sache entsprechender Einfluß gewahrt bleibt, so daß in betrieblicher und bautechnischer Hinsicht die dem Ganzen nothwendige Uebereinstimmung aller betheiligten Organe erzielt wird.

*) Erst das Könneritz'sche Sparsystem hat dem ein Ende bereitet.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

(Eingesandt.)

In dem Artikel „Unterstützungen, Stellenzulagen und Beihülfen“ in No. 46 erklärt Herr Ehrlich, daß es ihm unverständlich sei, warum man den Bahnmeistern eine Entschädigung für Nachtdienste gewährt, allen anderen Beamten aber nicht. Dem Herrn Verfasser diene zur Aufklärung, daß der Bahnmeister die nächtlichen Streckenrevisionen immer ausführen muß, nachdem er auch schon den ganzen Tag über im Dienst war; die Nachtrevision ist also eine außergewöhnliche Arbeitsleistung, wofür eine besondere Entschädigung mit Recht beansprucht werden kann. Wenn dagegen z. B. ein Stations- oder Abfertigungsbeamter Nachtdienst hat, dann ist er eben vom Tagesdienst stets gänzlich befreit, was bei den Bahnmeistern aber niemals zutrifft. G. W.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Sachsen. Zu dem Unfall, welcher am 6. d. Mts. bedauerlicherweise in der Nähe von Glauchau infolge des großen Nebels stattfand, schreibt ein Leipziger politisches Blatt Folgendes: „Der Eisenbahnunfall in der Nähe von Glauchau ist noch in Aller Gedächtniß. Eigenthümlicher Weise steht derselbe unter ganz gleichen Erscheinungen, wie das vor ungefähr Jahresfrist stattgehabte tiefbedauerliche Eisenbahnunglück bei Oederan.

Digitized by Google

Bei Glauchau sind die Züge ebenso wie bei Oederan „aufgefahren". Die Fahrlässigkeit und grobe Pflichtverletzung des Blockwärters war in Oederan die Ursache des Zusammenstoßes, denn durch unerlaubte Mittel hatte sich dieser Beamte selbst „frei" gegeben. Bei dem Unfall bei Glauchau sind aber die Signaleinrichtungen als vollkommen intakt befunden worden, und es gewinnt hier demnach den Anschein, daß sogenannte „elementare Gewalten" — in diesem Falle undurchdringlicher Nebel — die Ursache zu dem bedauerlichen Unfalle gewesen sind. Gleichwohl wird sich aber Jedermann die Frage aufdrängen, wie es eigentlich möglich ist, daß trotz der ausgezeichneten Signaleinrichtungen so grobe Verstöße gegen das Leben und die Sicherheit der Reisenden zu Tage treten. Bei dem Unfall bei Oederan wurde das absperrende Signal vorzeitig auf „frei" gestellt, in Löbau, woselbst das Leben des Kaisers in größter Gefahr schwebte, überfuhr der Schnellzug das Sperrsignal, weil es ebenfalls vorzeitig auf „frei" gestellt, bez. der Bahnhof durch dasselbe gar nicht abgesperrt war, und bei Glauchau hatte man dieselbe Erscheinung, nur daß hier das nachgerade ominöse Sperrsignal sich in Ordnung befand. Unwillkürlich muß nun der Laie zu der Folgerung gelangen, daß Sperrsignal und Blocksignal nicht in der richtigen Fühlung stehen mit dem bedienenden lebenden Material, und daß hier noch eine Lücke vorhanden ist, die unbedingt ausgefüllt werden muß. Gesetzt, der eine vorhergehende Block zeigte grünes Licht und die Scheibe des nächsten Streckenblocks zeigte „roth"; wenn die Signale richtig bedient waren, so mußte das Streckenpersonal wissen und sehen, daß der undurchdringliche Nebel das Licht dermaßen verhüllte, daß es vom heranfahrenden Zuge aus nicht gesehen werden konnte. Hier liegt also jedenfalls der Kernpunkt: in der Ueberzeugung, daß die Signale richtig gestellt sind, überläßt man das Weitere eben nur diesen Signalen (?) Daß bei einem Nebel die Lichter der Semophore absolut nicht zu sehen sind, daß irgend eintretende Einflüsse das gerade Gegentheil von dem hervorbringen, was bezweckt wird, und daß ferner unmittelbar hinter diesem Signal ein Zug hält und somit die Gefahr erhöht wird — das Alles wird übersehen bei der beruhigenden Versicherung: die Signale sind richtig gestellt. Warum wurde in Oederan, wo die Züge auf Blockdistanz fuhren und der Güterzug unmittelbar vor dem herannahenden Militärzug zum Stehen gebracht werden mußte, der Blockwärter nicht unterstützt und beaufsichtigt von einem höheren Beamten, und warum wurden in dem undurchdringlichen Nebel nicht besondere Vorkehrungen getroffen, zum Beispiel das Legen von Knallsignalen, telegraphische Mittheilung an den Führer des Güterzuges nach der vorgelegenen Station, daß der vorauffahrende Güterzug sein Ziel noch nicht erreicht hat? Wenn man weiß, daß der Schein der Signallichter nicht durch den Nebel dringen kann, dann müssen doch an der Stelle, an der sich diese Signale befinden, besondere Vorsichtsmaßregeln getroffen werden. Bemerkt sei übrigens noch, daß sich die Staatsbahnverwaltung den Dank der Presse und des Publikums sichern würde, wenn sie den Tagesblättern gleichzeitig und rechtzeitig eine offizielle Mittheilung über geschehene Eisenbahnunfälle zugehen ließe. Bei einer eintretenden Katastrophe, bei der das Publikum über reisende Angehörige oft in banger Besorgniß schwebt, ist eine schnelle Bekanntgabe des Unfalles sowie der Verunglückten durch die Presse recht sehr am Platze. Auf diese Weise können auch falsche und übertriebene Mittheilungen über Eisenbahnunfälle überhaupt nicht mehr vorkommen. Ebenso ist es dringend nothwendig, daß die behördlichen Organe den Berichterstattern der Zeitungen in solchen Fällen ihr schwieriges Amt möglichst erleichtern und denselben die gewünschten Auskünfte bereitwilligst ertheilen".

Aus der vorliegenden Auseinandersetzung glauben wir ersehen zu sollen, daß es dem Einsender in der Hauptsache um Herbeiführung eines besseren Nachrichtendienstes bei eintretenden Eisenbahnunfällen zu thun ist. Hierzu müssen wir bemerken, daß es ja bis zu dem Oederaner Unfall im Vorjahre nicht nöthig gewesen ist, hieran zu denken, weil die sächsischen Eisenbahnen Jahrzehnte lang in der glücklichen Lage waren, keine Unfälle ernster Natur aufzuweisen. Wenn sich das in letzter Zeit geändert hat, so wird zu erwarten sein, daß die sächsische Verwaltung nach dem Vorbilde der preußischen auch daran geht, besondere Anweisungen über das Verhalten der Dienststellen bei Unfällen hinsichtlich der Meldung an die Zeitungen zu geben. Hoffentlich tritt aber nunmehr wieder ein Stillstand ein.

Wenn wir recht unterrichtet sind, so sollen ja nunmehr durchgreifende Aenderungen bevorstehen. Mögen sie zu der früheren bewährten Sicherheit des Betriebes führen; möge aber auch ein jeder im hochverantwortlichen Eisenbahndienste Wirkende dazu beitragen, indem er seiner ernsten Aufgabe jederzeit eingedenk ist; es wird ihm dann ein zum Unglück führender Mißgriff oder Irrthum nicht so leicht zustoßen!

Vermischtes.

Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen. Den im Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen sind nunmehr auch Schweden und Norwegen beigetreten. Da schon vorher die Niederlande, Rumänien, Belgien, Serbien, Griechenland, Bulgarien, Dänemark und Luxemburg sich angeschlossen hatten, so gilt die technische Einheit im Eisenbahnwesen, abgesehen von der in Rußland gelegenen Warschau-Wiener Eisenbahn und von einigen Strecken in der Türkei, jetzt für sämmtliche normalspurigen Eisenbahnen des europäischen Kontinents. Für den internationalen Personen- und Güterverkehr ist damit die bedeutungsvolle Erleichterung verbunden, daß jedes Eisenbahnfahrzeug, das den vor zehn Jahren in Bern vereinbarten Vorschriften entspricht, auf allen diesen Eisenbahnen unbehindert durchlaufen kann.

Der neue Hofzug für den Präsidenten der französischen Republik besteht aus zwei Güterwagen (einer dient zur Unterbringung des Gepäcks, der andere zur Aufnahme der Küche) und sieben Durchgangswagen. Letztere sind 18,62 bis 19,74 Meter lang und 27 000 bis 34 400 Kilogramm schwer. Das Gesammtgewicht des Zuges beträgt 251 550 Kilogramm, eine Last, zu deren Transport zwei Lokomotiven der französischen Ostbahn benutzt werden. Die Wagen sind von je zwei zweiachsigen Drehgestellen getragen, welche wenig Besonderes aufweisen. Neu dagegen ist die Konstruktion der Zug- und Stoßvorrichtung. Beide Buffer einer Wagenseite sind nämlich durch ein Querstück gelenkig verbunden, und dieses steht durch zwei Stäbe mit einer Plattenfeder in Verbindung, welche sich wieder mittelst eines drehbaren Zwischenstückes gegen eine zweite kleinere Plattenfeder stützt, an der die Zugstange angreift. Die Wirkung der Einrichtung ist derart, daß mit Hilfe des gebildeten Gelenkparallelogrammes die Buffer stets auf beiden Seiten in Berührung gehalten werden. Von anderen Einzelheiten ist noch hervorzuheben, daß die Wagen durch Niederdruck-Warmwasserheizung erwärmt werden können. Zu diesem Zwecke ist in jedem Wagen ein Ofen aufgestellt. Die drei Schlafwagen und der Speisewagen werden durch Regenerativ-Gaslampen, die übrigen Wagen durch je 20 elektrische Glühlampen beleuchtet. Der Strom hierzu wird von Akkumulatorenbatterien geliefert, von denen je eine, aus 16 Elementen bestehend, in jedem Wagen vorhanden ist. Er hat eine Spannung von 30 Volt und jede Batterie deren Gewicht rund 500 Kilogramm beträgt, soll für eine Zeit, von 12 bis 15 Stunden ausreichen können.

(Oesterr. Eisenb.-Ztg.)

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Die Herren **Vorstände** bezw. **Kassirer** der **Ortsvereine** und die Herren **Vertrauensmänner** werden ergebenst ersucht, die etwa für das laufende Jahr noch rückständigen **Vereinsbeiträge** von den Vereinsmitgliedern gefälligst baldigst einzuziehen und nach hier abzuliefern, damit der Jahresabschluß rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

Im vorigen Jahre verzögerte sich dieser Abschluß nur durch die verspätete Ablieferung der rückständigen Vereinsbeiträge, und dies hatte zur Folge, daß die General-Versammlung so sehr spät einberufen werden konnte.

Die Vereins-Verwaltung.

Neugebildet hat sich der Bezirk 191, Staßfurt. Vertrauensmann ist der Kgl. Güter-Expedient Herr Grodrian in Staßfurt, Hecklingerstraße 21. Dieser neue Bezirk ist ein Theil der Ortsgruppe Magdeburg.

Im Bezirk 52 hat Herr Stations-Assistent Tripp in Nienburg a. d. Weser die Vertrauensmanns-Geschäfte endgiltig übernommen.

An Stelle des nach Landsberg a. d. Warthe versetzten Herrn Stat.-Assistenten O. Schulz hat Herr Stations-Diätar Gaffrey die Vertrauensmanns-Geschäfte des Bezirks 169, Samter, übernommen.

Die Vereins-Verwaltung.

v. Aschoff, Direktor. — Schwitzky, Buchhalter.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Chemnitz.

Den **2. Dezember d. J.** findet im Hohenzollern-Saale das **11. Stiftungsfest**, bestehend in **Konzert** und **Ball**, statt.

Die Mitgliedschaft wird hierzu ergebenst eingeladen.

Chemnitz, den 16. November 1896.

Der Bezirksvorstand.

Kreyßig, Vorsitzender. — Schneider, Kassirer. — Münzel, Schriftführer.

Digitized by Google

Bezirk Dresden.

Plan für die Veranstaltungen im Winter 1896/97.

Der Bezirks-Vorstand beabsichtigt im bevorstehenden Winter folgende Veranstaltungen:

Den 8. oder 10. Dezember 1896: Vortrags-Abend mit darauffolgendem Tanz im großen Saale des „Tivoli".

Mittwoch, den 6. Januar 1897 (Hohes Neujahr): Spaziergang nach dem Etablissement „Constantia" in Briesnitz. (Tanz und etwaige Vorträge.)

Freitag, den 12. Februar 1897: Geselliges Beisammensein im Brauerei-Restaurant „Feldschlößchen", Chemnitzer Straße. (Tanz und etwaige Vorträge.)

Freitag, den 5. März 1897: Größere Veranstaltung zu Wohlthätigkeitszwecken im großen Saale des „Tivoli".

Sonnabend, den 10. April 1897: Vortrags-Abend ebendaselbst.

Zu diesen Veranstaltungen werden wie bisher besondere Einladungen ergehen.

Ebenso wie im vergangenen Winter sind auch im bevorstehenden Winterhalbjahre einige Vereinsabende geplant.

Neben der Besprechung etwa vorliegender allgemeiner Vereinsangelegenheiten sind diese Abende wiederum zur Abhaltung **fachlicher Vorträge** bestimmt. — Anmeldungen entsprechender Vorträge werden an den Vorsitzenden des für diese Abende bestellten Ausschusses, Herrn Eisenbahn-Sekretär Friedrich, Wagenkontrole, oder an die Ausschußmitglieder, die Herren Betriebs-Sekretär Schwabe, Betriebs-Rechnungs-Expedition, und Bureau-Assistent Graf, Verkehrskontrole II, erbeten.

Zu diesen Vereinsabenden, welche in der Regel Donnerstags, Abends von ½9 bis spätestens ½11 Uhr abgehalten werden sollen, ergehen besondere Einladungen nicht. Mittwochs wird im Anzeigentheil der „Dresdner Nachrichten" und des „Dresdner Anzeigers" eine kurze Mittheilung (unter einem Flügelrade) über das Versammlungslokal und den Vortragsgegenstand gemacht werden.

Unsere Mitglieder bitten wir, bei Theilnahme an unseren Veranstaltungen die Mitgliedskarte bei sich zu führen. Gäste sind beim Vorsitzenden zu melden.

Der Bezirks-Vorstand.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Den Herren Kollegen wird mit Bezug auf die Einladung in Nr. 45 bekannt gegeben, daß zu dem Ausfluge nach Mannheim am 29. November auch Familien-Angehörige mitgenommen werden können, und zwar, sofern die erforderliche Anzahl (20 Personen) vorhanden ist, unter Benutzung von Gesellschafts-Fahrkarten.

Vorläufiges Programm: Abfahrt 7.52 Karlsruhe, Ankunft 9.6 V. in Mannheim; Besichtigung der Sehenswürdigkeiten unter Führung Mannheimer Kollegen; 11 Uhr etwa bis 2 Uhr Rundfahrt mit Dampfer — wegen unentgeltlicher Stellung eines solchen durch eine größere Dampfschifffahrts-Gesellschaft wird unterhandelt —; Besichtigung des Silospeichers am Rheinquai; 3 Uhr etwa Mittagessen (gut und billig) in einer der Bahnhofsrestaurationen (Nagel oder Manold) der Mühlau; sodann gemüthliches Beisammensein im Lokale des Vereins „Bahn frei" (Reden, Musik, Gesang und Tanz, je nach Arrangement des Bezirksvereins „Bahn frei"). Rückfahrt 9.30 N., Ankunft in der Residenzstadt 10.46 Uhr.

Haefner, I. Vorsitzender.

Briefkasten.

R. St., Berlin. Unseres Wissens war bei der Neuorganisation der preußischen Staatsbahnverwaltung hinsichtlich der Vorrückung im Amte geplant, daß diese nicht nur innerhalb eines Direktionsbezirks stattfinden sollte, sondern daß dazu Gruppen, ähnlich wie beim Wagenumlauf, ins Auge gefaßt wurden. Das erschien doch auch schon geboten durch die Verkleinerung der Direktionsbezirke, deren es jetzt 20 statt der früheren 11 giebt. Da eine Verschlechterung in dem ohnehin nicht allzuschleunigen Einrücken in höhere Stellen nicht beabsichtigt sein kann, so bedarf es vielleicht nur einer Anregung an berufenem Ort, um eine entsprechende Einrichtung in's Werk gesetzt zu sehen. Nach dieser Seite hin sind, sofern es sich in Wahrheit nicht anders verhält, Vorstellungen bei der in Betracht kommenden Behörde ganz am Platze und werden sicher auch nicht übel aufgefaßt. Es ist das ein Punkt, wo in der That eindringliches Vorstelligwerden als das beste Mittel zur Abhilfe empfohlen werden kann. — **B. F.** Sie haben Recht. Das Eingesandt in Nr. 46 über eine auskömmliche Haushaltuug bietet nur für bessergestellte Beamte eine Anweisung. Daß ein Angestellter „mit 700 bis 800 Mk." besonders bei Mangel aller Art Nebenbezüge ganz anders rechnen muß, unterliegt keinem Zweifel; immerhin können auch hierbei die in dem Eingesandt gegebenen praktischen Winke als Anleitung recht gut dienen. Hoffentlich bringt die bevorstehende Gehaltsaufbesserung Allen eine befriedigende Lösung in Betreff jener wirthschaftlichen Fragen. — **M. in G., S. in Sch.** Dank und Gruß!

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von den Firmen: **Ernst Vogdt**, Juwelier in **Breslau** (Uhren-, Gold- u. Silberwaaren-Versand), **Ferdinand Rausch, Wutha** in Thüringen (Versandhaus sämmtlicher hauswirthschaftl. Gegenstände und Maschinen), **Mannheimer Kokosnußbutterfabrik P. Müller & Söhne**, Mannheim und Berlin.

Unsere geehrten Leser machen wir auf diese Prospekte hiermit besonders aufmerksam und ersuchen, im Falle augenblicklichen Nichtbedarfs sie für spätere Bestellungen gefl. aufzubewahren.

Von jetzt ab liefert die Mannheimer Kokosnußbutterfabrik Postsendungen von 4½ kg zu Mk. 5.85 franko unter Nachnahme, bezw. Mk. 5.55 bei Vorausbezahlung, Bahnsendungen von 18 kg an zu Mk. 1.20 pr. kg franko.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

A. Vielhauer's
streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien

fabriziert und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**

Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Expeditions-Hilfsarbeiter
im Bezirk Leipzig I (Stadt v. 6000 Einw., Bahnhof I. Kl.) wünscht mit Kollegen in oder bei Dresden (Bureau bevorzugt) Familienverhältn. halber zu **tauschen.** Offerten unter Z. 40 an die Verkehrsblätter erbeten.

Bureau-Assistent
der Hauptverwaltung in Dresden wünscht mit Kollegen einer Betriebs-Ober- oder Bau-Inspektion, gleichviel welchen Bezirkes, zu **tauschen.**
Werthe Angebote unter H. 16 an die Geschäftsstelle dieses Blattes erbeten.

Allen Eisenbahn-Beamten des Deutschen Reiches ist als bestgeeignetes
Taschenbuch für 1897
unser
Deutscher Eisenbahn-Kalender
— 3. Jahrgang —
im eigenen Interesse wärmstens zu empfehlen.

Der außerordentlich reiche Inhalt spricht für sich selbst. Es sei nur verwiesen auf die umfangreiche **Statistik** der Eisenbahnen Deutschlands, unentbehrlich für Jeden, der sich in der Eisenbahnkunde fortbilden will; ferner die zahlreichen allgemeinen Statistiken und Berechnungen, sowie die **Eisenbahn-Gesetze und Verordnungen, Hilfstabellen** für den Eisenbahnbetrieb und eine Reihe sonstiger bemerkenswerther Darstellungen, insgesammt in einer durchaus vornehmen Ausstattung.

Beigaben: Liebenow's anerkannt vortreffliche **Eisenbahnkarte** Deutschlands, **Verzeichniß** der Bäder und Kurorte und Soenneckens Rundschrift-Prospekt, Bücherverzeichniß und ein Kunstdruckbild. (Für die Badische Sonderausgabe außerdem ein vollständiges Stellenverzeichniß).

Der Preis von nur **1,50 Mk.** bleibt fest bestehen, weitere Ermäßigung desselben findet also nicht statt. — Bestellungen werden durch die Vereinsorgane oder auch direkt erbeten an

Den Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Aufseher,
gleichviel welchen Bezirks, die mit Assistenten II. Kl. einer schön. Station d. Bez. Dr.-N. zu tausch. ges. sind, wollen Off. unt. **A. B. 15** gef. an die Exp. d. Bl. abgeben.

Eisenbahn-Sekretär
in Danzig wünscht mit Kollegen in Breslau oder Erfurt zu **tauschen.** Gefl. Offerten unter C. R. 420 an die Schriftleitung ds. Bl. erbeten.

Billigste Bezugsquelle
für
Teppiche!!
Portièren!!
Gardinen!!
Steppdecken!!
in größter Auswahl!
Emil Lefèvre,
Berlin S., Oranienstr. 158.
Grösstes Teppichhaus Berlins.

Prachtkatalog
mit **buntfarbigen Teppich-Illustrationen,** sowie circa 200 Gardinen- u. Portièren-Abbildungen in künstlerischer Ausführung auf Wunsch gratis und franko. **Offiziers- u. Beamten-Vereinen Rabatt. Versand gewissenhaft unter Nachnahme.**

Digitized by Google

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr., bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär- und Beamten-Vereine,** versendet die hochharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.

W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Das schönste
Zimmer-Closet!

Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth., überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!

Uebertrifft an Eleganz und jeder Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen.— Es kostet:

mit dunklem Phantasiestoff	Mk. 23.50
„ rothbraun. gemust. Wollstoff	„ 24.50
„ rothbraun. od. grün. Plüsch	„ 25.50
„ buntgewebtem Moq. Plüsch	„ 27.50

1 gepolsterte Rück- und Armlehne dazu passend (zum Anstecken) in Wollstoff Mk. 10.—, in Plüsch Mk. 12.— 1 Kiste z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.

Garantie: Zurücknahme!
Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.

Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11

1 fein hohlgeschliffenes Rasirmesser von prima Silberstahl mit Etui nur M. 1.80
1 echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 hochf. Taschenmesser m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korks. nur M. 1.20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr. Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

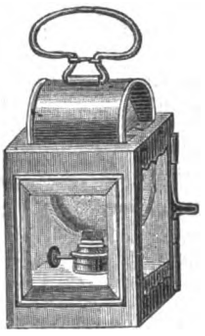
Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein** 60. Sachsen.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Reinigung, bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck vom hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.
a Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Weine

eigenen Wachsthums zum Preise von 50—100 Pfg. pro Liter empfiehlt

Revisor Zatzmann,
Nierstein a. Rh.

Pianinos von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

1893er Rhein- & Moselweine gar. rein, per Ltr. oder Fl. 90 Pfg von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.

12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Christbaumschmuck

aus Glas von den billigsten bis zu den feinsten Sorten versendet in Postkisten à 5, 6, 7, 8, 10—20 Mk. gegen Nachnahme an Jedermann

Edmund Rosenbusch,
Cursdorf, Thür. Wald.

Rhein- u. Moselwein

per Liter Mk. 0.50, 0.60 und höher. Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 3.60 franko.

Rothwein

per Liter Mk. 0.70, 0.80 und höher. Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 4.— franko.

Aepfelwein

per Liter Mk. 0 25. Probefäßchen à 4 Liter Mk. 1.80 franko. Garantie für Reinheit.

Sülzer's Weinhandlung,
Horchheim a. Rh.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit,** gedieg. **Ausstattung u. Billigkeit** auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Meyers u. Brockhaus Lex.

Klassiker,
Buch der Erfindungen,
sämmtliche Weltgeschichten und alle Lehrbücher,
ohne jede Anzahlung gegen monatliche Raten von 3—5 Mark liefert

Johannes Saur,
Berlin O. 27.
— Marsiliusstraße 17. —

!! Triumph-Accord-Zither !!

patent., hocheleg. u. solides Instrument., von Jedem sofort spielbar, 6 Accorde, 25 Saiten, prächtiger, voller Klang, mit sämtl. Zubehör und 5 Notenheften, zus. ca. 100 Stücke enth. **nur Mk. 13.75** mit Verp. gegen Nachnahme. Tägl. ungeford. Belobig.

Richard Kox, Musikwerke,
Duisburg.

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten.
F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

Frisch geschlachtete
Hafermastgänse
à Pfd. 46—48 Pfg. versendet franko geg. Nachnahme **David Neumann,**
Alt-Weynothen, Ostpr.

Neu! Gegründet 1884. **Neu!**

Grösstes und ältestes Geschäft am Platze.

Deutsche Reichsuhr,

mit Adler versehen,

genau wie nebenstehende Abbildung, für jedes Zimmer passend, prachtvolle Ausstattung, 30 Stunden gehend, in Gold- oder Silber-Bronze. Höhe 20 cm. Preis nur 5 Mark.

Nebenstehende **Remontoir-Herren-Taschenuhren** mit brillanter Kette nur 4½ Mark.

Umtausch gestattet.
Eigene Reparatur-Werkstatt.
Versand gegen Nachnahme.

Carl Kohlhage

Uhrmacher, Uhrenfabriklager
Neuenrade (Westfalen).

Bitte, sind Sie so gut und schicken Sie mir auch so eine Remontoir-Herren-Taschenuhr, pro Stück 4½ **Mark.** Mein Kamerad dankt Ihnen sehr für die gute Uhr und schnelle Sendung

Metterzimmern bei Bietigheim (Württemberg).

Chr. Bentz.

Digitized by Google

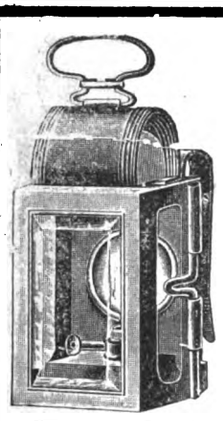
Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Gensingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 6 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- Deutsche Familien-Nähmaschine **„Germania"** mit 50 Mk.
- Beste Deutsche Familien-Nähmaschine **„Berolina"** mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Globus-Putz-Extract

ist die

Krone aller Putzmittel,

erzeugt den schönsten, anhaltenden Glanz, greift das Metall nicht an, schmiert nicht wie Putzpomade!

Laut den Gutachten von 3 gerichtlich vereideten Chemikern ist

Globus-Putz-Extract
unübertroffen in **seinen vorzüglichen Eigenschaften!**

Rohmaterial aus eigenem Bergwerk.
Dampfschlämmerei mit 80 Pferdekräften.

Fritz Schulz jun., Leipzig.

Bemusterte Offerten gratis und franko!

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Als Specialität offerire:

Tisch- und Hängelampen

in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen.

Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.

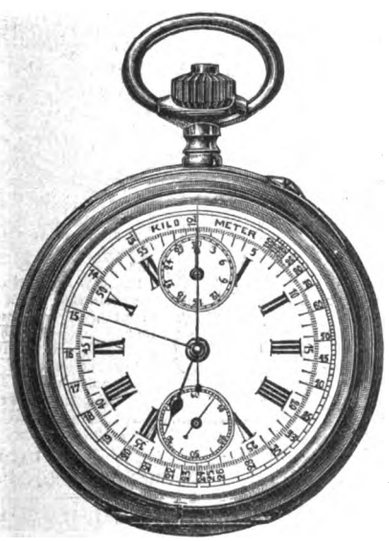
Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.

Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.

Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc

Cataloge und Prospekte gratis u. franko.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand- und Weckeruhren!** ●
Silber- und Alfénidegeräthe aller Art. — Sämmtliche **Musik- und optischen** Instrumente.

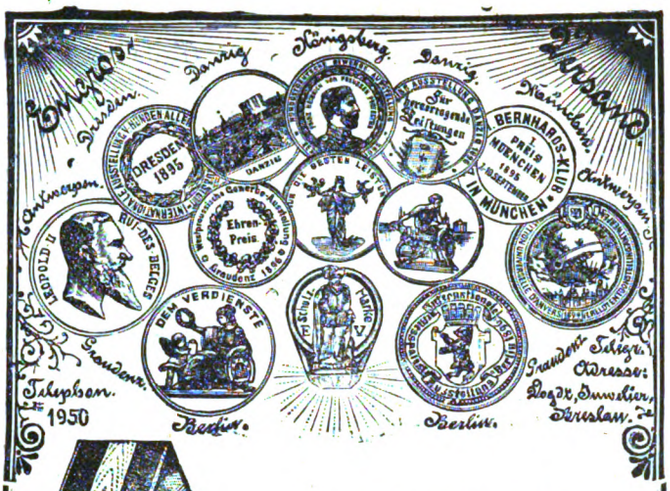
Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google



Ehrenpreis Berlin 1896.

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen, unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von Fest- und Gelegenheitsgeschenken, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

Weihnachtsaufträge erbitte des grossen Geschäftsandranges wegen rechtzeitig.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen **ohne** Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

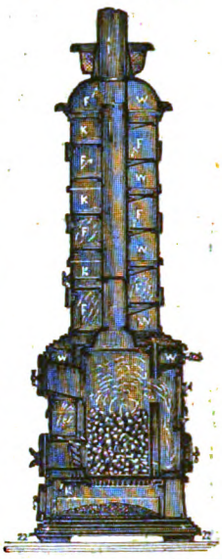
In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

Circulir- und Spiralofen „Victoria"

auf Dauerbrand eingerichtet

für grosse Räume, wie Werkstätten, Wartesäle, Turnhallen, Lokomotiv-Schuppen etc. auch in glatt.

Billigste Heizung.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Geringer Kohlenverbrauch.
Durchdringende Lufteirculation und Fussbodenwärme.

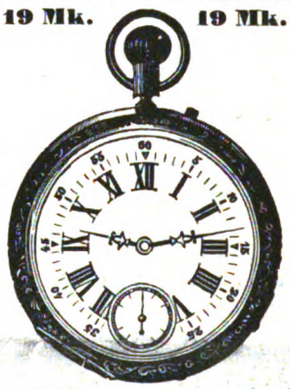


Die Victoria-Oefen werden in 5 Grössen hergestellt und erhöht die grösste Nummer die Temperatur eines Raumes von 3200 Cubikmeter um 10° Cels.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei
Leipzig-Plagwitz, 24.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. **19 Mk.**



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre**. Billigste u. beste Bezugsquelle für gold u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Gold doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.** Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,
Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.
Breslau, Schwert-Strasse 6.
Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.
Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.
Telegramm-Adresse:
Paul Marcuse, Breslau.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor,
Berlin, Kurfürstenstr. 24.

Fahnen

und Banner für Vereine jeder Art, gestickt und gemalt, in vorzüglicher Ausführung. **Schärpen. Vereinsabzeichen. Schleifen.** Flaggen aus Ia. Marine-Schiffsflaggentuch.

Hannov. Fahnenfabrik Franz Reinecke, Hannover,
früher Bahnhofstraße 11, **jetzt Heinrichstraße 14.**
Preisverzeichnisse kostenfrei.

Die
Erste Berliner Kautions-Gesellschaft
Aktien-Gesellschaft

Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**
Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Kautionen

und **Kautionsdarlehne** schleunigst u. direkt. **Carl Sohst,**
Berlin SW. 19, Kommandantenstr. 82 I.

SANITÄTS PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1.- an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von 0,75, 1,00 Mk. 0,60, 3,00 das
Sanitäts-Tabake pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen: **Richard Berek.**

Nur Engros-Versand. Catalogue gratis und franco.

MARGA 100 STÜCK MK. 4,50 Pf

Anerkannt vorzügl. milde Qualität, tadellos weisser Brand.
Den Herren Eisenbahn-Beamten 10% Rabatt. Ziel 2 Monate. 300 Stück portofrei.
Garantie: eventuell Zurücknahme.

Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9 { I. Etage, Telephon VII, 356.

Viele Anerkennungsschreiben von Eisenbahn-Beamten.

Inhalt: Die Stellung der Eisenbahn-Beamten im Reichslande. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Vermischtes. — Vereins-Bekanntmachungen und Einladungen. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Diese Nummer umfaßt 12 Seiten. Hierzu drei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Nr. 48. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 26. November 1896. München

Preisausschreiben.

Von den verschiedensten Seiten bereits ist der Wunsch ausgesprochen worden, es möge versucht werden, über die Arbeitszeit, namentlich im Betriebsdienste, welche trotz ministerieller Erlasse in ihrer Eintheilung, wie in ihrer Ausdehnung noch oft mit Mißständen empfindlichster Art verbunden ist, sowohl hinsichtlich der Gesundheit als der Wirthschaftlichkeit, ja sogar der Betriebssicherheit, Klarheit herbeiführen zu helfen. Wir kommen diesem Wunsche entgegen durch Aufstellung folgender Preisaufgabe:

Inwiefern ist eine normale Arbeitszeit im Betriebs- und Verkehrsdienste nothwendig und durchführbar? welchen Umfang soll dieselbe haben, und welche Gründe sprechen für eine ausreichende Stellenbesetzung a) mit Beamten, b) mit Arbeitern auch bei zeitweilig schwächerem Verkehr?

Die Arbeiten sind bis zum 15. Februar 1897, verschlossen und mit Motto versehen, bei der Schriftleitung der Deutschen Verkehrs-Blätter, Leipzig, Dörrienstr. 3, einzureichen und werden vorerst dem Verbandspreßausschuß zur Begutachtung vorgelegt. Preisvertheilung erfolgt am 15. März 1897 event. nach Hinzuziehung einer weiteren Kommission. Auf die beste Arbeit entfällt ein Preis von 100 Mark und auf die zweitbeste ein solcher von 50 Mark. Das Abdrucksrecht der eingegangenen Arbeiten verbleibt unserem Organ. — Zum Abdruck gegen das übliche Honorar werden auch solche Arbeiten kommen, die nur einen Dienstzweig, z. B. den Fahrdienst, Maschinendienst usw. mustergiltig behandeln.

Leipzig, im November 1896.

Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Zur Frage der Erhöhung der Betriebssicherheit.

Beim Durchlesen des in Nr. 47 d. Bl. enthaltenen Aufsatzes über den Eisenbahnunfall bei Mosel drängten sich dem Schreiber dieses folgende Gedanken auf:

Es ist doch eine recht auffällige und in diesen Blättern auch schon wiederholt erörterte Erscheinung, daß bei allen ernsten Eisenbahnunfällen, soweit solche auf menschliche Versehen zurückzuführen sind, zumeist Zugverspätungen mit zu Grunde liegen. Angesichts der Thatsache, daß die Fälle von Verspätungen stark im Zunehmen begriffen sind, erscheint die Frage berechtigt, welche Ursache bei dieser den Verkehr gefährdenden, mindestens aber die regelrechte Abwickelung desselben sehr störenden Erscheinung mitwirken. In der Zunahme des Verkehrs allein können die Ursachen doch kaum zu suchen sein. Indem wir uns ein tieferes Eingehen auf diese ohne Zweifel sehr wichtige Frage für später vorbehalten, möchten wir hier nur in Kürze die Aufmerksamkeit auf einen Umstand lenken, der nach den von gewiß vielen Seiten gemachten Beobachtungen den Zugverspätungen Vorschub leistet. Wir meinen damit die neuzeitlichen Signaleinrichtungen, soweit solche mit dem Weichenverriegelungssystem im Zusammenhange stehen. Bei allen Vorzügen, die dem Zentralisiren und Verriegeln der Weichen eigen sind, darf doch nicht übersehen werden, daß diese Einrichtung sehr hemmend auf das Rangiergeschäft einwirkt insofern nämlich, als alle an den Hauptfahrstraßen gelegenen Weichen, sobald sie für einen zu erwartenden Zug festgelegt sind, so lange nicht mehr von Rangirgruppen benutzt werden können, bis der Zug ein- bez. ausgefahren ist. Früher war die freie Bewegung des Rangierverkehrs allein durch Sperrsignale gedeckt und es konnten die Bewegungen unter dem Schutze des Deckſignals so lange vor sich gehen, bis der Zug der Station nahe war. Jetzt aber, wo von einer Zentralstelle aus die Weichen für ein- und ausfahrende Züge festgelegt werden, sind der freien Bewegung der Rangierabtheilungen viel engere Schranken gezogen. Die dadurch verlustig gehende Zeit überträgt sich naturgemäß auf die Abfertigung der Züge, so daß hieraus Zugverspätungen entstehen.

Auf kleineren Stationen, auf welchen die Einfahrtssperrsignale derart miteinander in Abhängigkeit stehen, daß immer nur nach einer Seite hin einem Zuge Einlaß gewährt werden kann, um die Möglichkeit zu verhindern, daß zwei Züge gleichzeitig einfahren können, entstehen dann Verspätungen, wenn der erste zu erwartende Zug länger auf seine Ankunft warten läßt, als nach der telegraphischen Meldung der Nachbarstation angenommen werden muß. Solange für diesen einen Zug freigegeben ist, kann der andere, von der entgegengesetzten Seite herkommende nicht in die Station einfahren. So viel Sicherheit diese Signaleinrichtung

Digitized by Google

bietet, so sehr trägt diese aber andererseits auch zur Entstehung von Zugverspätungen bei.

Um dies zu vermeiden, fragt es sich, ob es nicht zweckmäßig wäre, auf Stationen mit längeren Einfahrtsgleisen innerhalb der Station Abschlußsignale aufzustellen, durch welche bei gleichzeitiger Einfahrt zweier Züge Flankenfahrten vermieden würden, wohingegen die Abhängigkeit der beiderseitigen Einfahrtssignale aufzuheben wäre.

Allen Beobachtungen und Erfahrungen nach möchte man zu der Ansicht neigen, daß die Sicherheit des Betriebes *nicht weniger durch die Pünktlichkeit des Zugverkehrs, als durch mechanische Sicherheitseinrichtungen bedingt und gehoben wird*, und daß die Sicherheit in dem Maße wächst, als die *Regelmäßigkeit* der Zugsläufe zunimmt. —

Zur Frage des Rechtsschutzes.

Wenn irgendwo in den einzelnen Punkten der beruflichen Interessenfrage, so zeigt sich gerade beim *Rechtsschutz* die Nothwendigkeit und auch schon der Segen des Zusammenwirkens der Standesangehörigen ohne Unterschied des Ranges.

Der schon so oft genannte Paragraph 316,2 des Reichsstrafgesetzbuches, welcher einem Jeden die volle *persönliche* Verantwortung bei Ausübung seiner Pflicht im oft recht schweren Berufe auferlegt und ihn mit entehrender Strafe bedroht, wenn diese Pflicht auch nur leicht verletzt wird, hat es den Eisenbahn-Beamten klar werden lassen, daß sie in Gemeinsamkeit darauf hinwirken müssen, die Härten, welche aus der Strafverfolgung nach diesem Paragraphen gezeitigt werden, zu beseitigen. In zweierlei Form wird diese Abhilfe heute ausgeübt bez. angestrebt. Einerseits wird Denen, die wegen fahrlässiger Transportgefährdung angeklagt sind, wenn sie nicht grobfahrlässig waren, Unterstützung durch Rath und That bei Durchführung des Prozesses zu Theil; dies geschieht z. B. beim Verbande Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine durch den beauftragten und zu diesem Zwecke durch eine Rechtshilfskommission erweiterten Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereins; und anderseits wird dahin gestrebt, daß das bisherige auf den § 316,2 sich stützende Verfahren der gerichtlichen Untersuchung und Strafvollstreckung ein angemesseneres, der Bedeutung des Eisenbahnwesens würdigeres und förderlicheres werde.

In den Bestrebungen nach letzterer Hinsicht sind ebenfalls bereits recht erfreuliche Erfolge zu verzeichnen, die zu weiterem Beharren und Fortschreiten auf dem eingeschlagenen Wege ermuntern. Erst vor Kurzem ist der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein durch den Herrn Minister von einem Erlaß in Kenntniß gesetzt worden, der auch bereits auf Seite 528 des Organs den Mitgliedern mitgetheilt worden ist.

Danach ist der Herr Justizminister durch Allerhöchsten Erlaß vom 23. Oktober 1895 ermächtigt worden, „unter bestimmten Voraussetzungen solchen zu Freiheitsstrafen verurtheilten Personen, hinsichtlich deren bei längerer guter Führung eine Begnadigung in Aussicht genommen werden kann, *Aussetzung der Strafvollstreckung* zu bewilligen und später wegen Erlasses oder Milderung der Strafe Anträge zu stellen. Es ist in Aussicht genommen, diese Maßnahme in geeigneten Fällen auch auf die *wegen Gefährdung von Eisenbahn-Transporten* verurtheilten Eisenbahnbediensteten Anwendung finden zu lassen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen bei ihren Aeußerungen zu Gnadengesuchen hierauf mit Rücksicht nehmen.

„Die bedingte Begnadigung soll nur bei erstmaliger Verurtheilung und nur bei kürzeren als sechsmonatlichen Freiheitsstrafen in Anwendung kommen. Der Natur der Sache nach sind dafür ferner nur solche Fälle in Betracht zu ziehen, in denen nach seitheriger Uebung die Befürwortung der theilweisen Begnadigung — also Ermäßigung oder Umwandlung der erkannten Strafe — für angängig erachtet wurde. Wenn der Verurtheilte aus dem äußeren Betriebsdienste zurückgezogen wird, also keine Gelegenheit mehr hat, seine Besserung zu beweisen, wird von der in Rede stehenden Maßnahme in der Regel abgesehen werden müssen.

„Die Begnadigung, welche beim Ablauf der Strafaussetzungsfrist in Erwägung gezogen werden soll, wird nur dann befürwortet werden können, wenn der Verurtheilte sich inzwischen nicht neue Pflichtversäumnisse ähnlicher Art hat zu Schulden kommen lassen. Bei Mittheilung über die Strafaussetzung ist deshalb der Verurtheilte in geeigneter Weise über die Bedeutung dieser Maßnahme zu belehren und darauf hinzuweisen, daß es von den seinerseits bei Wahrnehmung der Dienstgeschäfte bewiesenen Sorgfalt und Aufmerksamkeit abhängen wird, ob er seinerzeit zur Begnadigung in Vorschlag gebracht werden könne."

Mit dieser Allerhöchsten Entschließung, deren Beweggrund wohl mit Recht in den verschiedenen eindringlichen Erörterungen über den § 316,2 innerhalb der Vereine gesucht werden darf, ist nun zwar eine nicht hoch genug zu schätzende Erleichterung hinsichtlich der Strafvollstreckung ausgesprochen, so daß nunmehr, in Preußen wenigstens, eine große Zahl von Betroffenen vor der entehrenden Gefängnißstrafe bewahrt bleibt; das genügt aber durchaus nicht, um die Rechtsprechung in Betriebsunfallsachen nicht überhaupt als reformbedürftig erscheinen zu lassen. Den betheiligten Eisenbahn-Beamten muß heute Angesichts der Thatsache, daß eine gerichtliche Verfolgung nicht Selbstzweck sein kann, sondern zur Verminderung strafbarer Vergehen durch Abschreckung oder Besserung beitragen muß, Alles darauf ankommen, daß möglichst die Gerichtsverfassung selbst die Garantie dieses Erfolges bietet. Das für das Eisenbahnwesen Förderlichste wäre wohl die Einrichtung einer eigenen Gerichtsbarkeit, die vielleicht vom Reichs-Eisenbahnamt ressortiren könnte; das *Zunächstliegende* konnte aber nur sein, daß die Eisenbahn-Angehörigen ihre Wünsche zu der gerade gegenwärtig auf der Tagesordnung des Reichstages stehenden *Abänderung der Gerichtsverfassung* zu erkennen geben.

Mit hocherfreulicher Einmüthigkeit haben sich die Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereine*) zusammengefunden, um in einer Bittschrift an den hohen Bundesrath und Reichstag ihre bezüglichen Wünsche vorzutragen. Dieselbe lautet wie folgt:

„Die ehrerbietigst unterzeichneten Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereine, die mit einer Mitgliederzahl von 36 000 einen beträchtlichen Theil der Eisenbahn-Beamtenschaft Deutschlands ausmachen und sich aus allen Dienstzweigen derselben zusammensetzen, gestatten sich, einem hohen Bundesrathe und Reichstage ganz gehorsamst Folgendes vorzutragen:

Der § 316 des Reichsstrafgesetzbuches besagt:

„Wer fahrlässiger Weise durch eine der vorbezeichneten Handlungen (s. § 315) den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängniß bis zu einem Jahre und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniß von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft."

„*Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.*"

Aus dem Wortlaute dieses Paragraphen geht hervor, welche hohe Bedeutung dem Eisenbahnwesen zugemessen wird, und welche ungeheuere Verantwortung den Eisenbahn-Beamten im Betriebe auferlegt ist, sowohl hinsichtlich der den Eisenbahnen anvertrauten Menschenleben und Güter, wie nicht minder hinsichtlich des zu verwaltenden Betriebsmaterials und des Lebens und der Gesundheit der Beamten und Bediensteten untereinander.

Bei der Schaffung dieses Paragraphen hat man wohl kaum daran denken können, daß die Eisenbahnen und ihr Betrieb jemals eine so riesenhafte Ausdehnung annehmen werden, besonders aber, daß der Staat selbst einmal in die Lage kommen werde, den weitaus größten Theil derselben in eignen Besitz zu nehmen. Aus dem Wortlaute des mit hierher gehörenden § 320 des R.-Str.-G.'s geht ja auch deutlich hervor, daß die damalige Gesetzgebung nur den Privatbahnbetrieb im Auge gehabt hat. Es ist dort ausdrücklich nur von *Eisenbahn-Gesellschaften* die Rede, so daß man versucht sein könnte, die einschlägigen Paragraphen auch jetzt noch nur auf die Privatbahnen in Anwendung gebracht zu sehen. Offenbar hat demnach der Gesetzgeber nur eine Handhabe zur Wahrung der Betriebssicherheit bei diesen letzteren zu schaffen beabsichtigt. An die staatliche Garantie für die Betriebssicherheit der Eisenbahnen überhaupt oder für die Staatsbahnen im Besonderen durch die Ausübung einer angemessenen dienstlichen Disziplin, wie sie die staatliche Verwaltung in sich schließt, dürfte kaum gedacht worden sein. Abgesehen davon, war zu damaliger Zeit der Eisenbahnbetrieb ein so eng begrenzter, daß bei einiger Sorgfalt nur selten die Gerichte zur Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen den § 316,2 angerufen zu werden brauchten. Das hat sich jetzt vollkommen geändert.

Trotzdem die technischen Fortschritte im Eisenbahnwesen eine fast absolute Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten scheinen —

*) Es sind dies: Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover, Verein der Beamten der Königl. Sächsischen Staatsbahnen, Verein Deutscher Lokomotivführer, Verband mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes Preußischer Staatsbahnen, Verein der Reichs-Eisenbahn-Beamten, Landesverein Württembergischer Verkehrs-Beamten, Landesverein Badischer Eisenbahn-Beamten, Hessischer Landesverein der Eisenbahn-Beamten.

Digitized by Google

in Wahrheit ermöglichen sie fast nur eine Erhöhung der Leistungen der Betriebsmittel und des Personals — haben sich die Fälle der „Vergehen“ gegen den § 316,2 des R.-Str.-G.'s ganz beträchtlich vermehrt. Sie dürften auch noch, bis auf unabsehbare Zeit, so lange im Wachsthum begriffen bleiben, als die Verantwortlichkeit des einzelnen Eisenbahn-Beamten, sei es in der Leitung oder Abfertigung, sei es bei der Fahrt auf der Lokomotive oder im Packmeisterwagen, sei es auf der Strecke oder im Wärterdienst, durch die sich unaufhaltsam steigernden Ansprüche an die Leistungen des Betriebes noch beständig größer wird.

Es muß zugegeben werden, daß der weitaus größte Theil von Betriebsstörungen bez. „Gefährdungen“, soweit sie nicht auf höhere Gewalt zurückzuführen sind, im Drange der Geschäfte verursacht ist, wobei schon ein minimaler Irrthum oder ein fehlgehender Entschluß, so gut er an sich sein mag, hinreicht, um selbst den sonst fleißigsten, tüchtigsten und umsichtigsten Beamten dem Staatsanwalt in die Hände zu liefern und dadurch nicht nur sich, sondern auch seine Familie unglücklich zu machen und seiner Ehre zu schaden. Man braucht nur einen tieferen Einblick in das komplizirte Getriebe einer lebhafteren Station zu thun, um begreiflich zu finden, wie außerordentlich leicht „Gefährdungen“ des Betriebes bez. eines Transportes eintreten können. Dazu kommt dann noch, daß die gerichtliche Ahndung sich öfter schon so empfindlich gezeigt hat, daß nicht nur wirkliche „Gefährdungen“, insoweit sie also Schaden im Gefolge hatten, bestraft worden sind, sondern daß nach reichsgerichtlicher Bestätigung dahingehender Verurtheilungen die Herbeiführung der bloßen Möglichkeit einer solchen schon zur Anklage genügt. Man mag vielleicht einwenden, den gleichen Folgen seien andere Betriebe, z. B. Pferdebahnen, Droschkenführung, das Baugeschäft u. s. w. auch ausgesetzt. Nach Ansicht der Eisenbahn-Beamten dürften aber bei keinem dieser Betriebe die gleichen Verhältnisse vorliegen, da die Ausübenden in den weitaus meisten Fällen ihre Aufmerksamkeit nur auf einen Punkt zu lenken haben und auch fast immer in der Lage sein dürften, ihre Hantirungen ohne so große Gefahr für Menschenleben und anvertraute Güter besser zu beobachten. — Bei einer großen Anzahl von Eisenbahnbetriebs-Beamten, an die im gleichen Momente *verschiedene* Anforderungen herantreten, ist dies nicht der Fall. Auch kommt bei ersteren in der Regel der Sachbeschädigungs- oder Körperverletzungs-Paragraph, welcher Geldstrafe zuläßt, in Anwendung.

Aus alledem ergiebt sich, daß unter den jetzigen Umständen die Absicht der Gesetzgebung, abschreckend oder bessernd auf die fahrlässige Transportgefährdung einzuwirken, nicht im Entferntesten erreicht wird und daß daher die Hunderte von gerichtlichen Belangungen, welche alljährlich stattfinden, fast zwecklos erscheinen und zwar umsomehr, als die betreffenden Eisenbahn-Bediensteten außerdem oft noch eine disziplinare Bestrafung (Schadenersatz u. s. w.) erfahren.

Es erscheint sonach dringend geboten, die Art der Ahndung in Uebertretungsfällen gegen den § 316,2 des R.-Str.-G.'s zu einer erfolgreicheren und zugleich gerechteren zu gestalten.

Bis jetzt werden die Vergehen der fahrlässigen Transportgefährdung vor die Strafkammer verbracht und die Aburtheilung findet jeweils durch einen ausschließlich aus Richtern bestehenden Gerichtshof statt. Bei aller Anerkennung für unseren Richterstand wird wohl behauptet werden dürfen, daß es für denselben außergewöhnlich schwer sein muß, sich in dem komplizirten Eisenbahnbetriebe zurecht zu finden und sich ein in allen Theilen zutreffendes Urtheil über Schuldig oder Nichtschuldig des betroffenen Eisenbahnbeamten zu verschaffen. Er wird vielmehr meistens auf das Gutachten eines beigegebenen Fachmannes angewiesen sein. Dieser Sachverständige ist aber in den weitaus meisten Fällen nicht ein direkt im Betriebe eingeweihter Fachmann, sondern es wird in der Regel von der Verwaltung ein höherer Eisenbahnbeamter der betreffenden Dienstbehörde dazu ausersehen, und zwar kommt es nicht selten vor, daß dieser Beauftragte zugleich als Untersuchender, Anklagender und Sachverständiger fungirt. Dieser Sachverhalt steht in der ganzen Rechtsprechung wohl einzig da und bedarf dringend der Abänderung.

Die Eisenbahn-Beamten würden es schon als eine große Erleichterung betrachten, wenn die Fälle der sogenannten fahrlässigen Transportgefährdung nicht der Strafkammer, sondern einem anderen, etwa nach Art der Schöffen- oder Schwurgerichte zusammengesetzten Gerichtshöfe überwiesen würde, wo zugleich das fachmännische Element zur Geltung kommen könnte und wo Leute aus der unmittelbaren Berufssphäre des Angeklagten fungiren.

Da sich nun gerade der gegenwärtige Reichstag mit der Gesetzesnovelle, betreffend die Gerichtsverfassung und die Strafprozeßordnung, beschäftigt, so halten es die gehorsamst Unterzeichneten, falls nicht die Einführung besonderer Eisenbahn-Fachgerichte nach Art der Seegerichte, Handelsgerichte u. s. w. vorgezogen werden sollte, was den Eisenbahn-Beamten sehr wohl durchführbar erscheint, für geboten, an die hohe gesetzgebende Körperschaft die Bitte zu stellen,

> es möge das hier Vorgetragene hochgeneigtest dahin in Erwägung gezogen werden, daß Zuwiderhandlungen gegen den § 316,2 wenigstens in den leichteren Fällen nicht mehr vor die Strafkammer zur Aburtheilung kommen, in allen Fällen aber Sachverständige mit aus demjenigen Dienstkreise entnommen werden, dem der Angeschuldigte selbst angehört.

Ist nun schon durch das Vorstehende dargethan, daß sich der Eisenbahn-Beamte durch das bisherige Gerichtsverfahren fast zwecklos beständig in seiner Berufsehre wie in seiner und seiner Familie Wohlfahrt bedroht sieht, so erhält dies eine noch bedenklichere Illustration durch die Art der Abbüßung der Strafe im Falle der Verurtheilung.

Kaum einmal im Jahre kommt es vor, daß einem von den zahlreichen nach § 316,2 Verurtheilten auch die Beamten-Eigenschaft abgesprochen werden muß, denn die mildernden Umstände sind meistens derart, daß der Betreffende in gerechter Erwägung seiner Lage keine Einbuße an seiner Berufsehre zu erleiden braucht; trotzdem kommt es nur zu oft vor, daß solche Standesangehörige im Gefängniß, also beim Strafvollzug, durchaus keine andere Behandlung erfahren, als die wegen ehrenrührigster Vergehen Mitinhaftirten.

Nach dem glaubwürdigen Zeugniß solcher Verurtheilten geschieht es, daß sie selbst bei kürzerer Büßezeit die Gefangenenkleidung zu tragen haben und, abgesehen davon, daß sie gezwungen sind, mit anderen Gefangenen in einem Raume zu schlafen und mit ihnen gemeinsamen Umgang zu halten, auch Arbeiten verrichten müssen, die entwürdigend für sie sind.

Welcher große Nachtheil den Betroffenen hierdurch erwachsen kann, ist am deutlichsten daraus ersichtlich, daß solche, als sie wieder in ehrenvoller Weise auf dem Bahnsteig oder auf der Lokomotive ihren Dienst verrichteten, in Gegenwart des Publikums von transportirten Sträflingen mit „Du“ angeredet und als „Kamerad“ begrüßt worden sind.

In anderen Fällen haben verurtheilte Eisenbahn-Beamte während ihrer Haft alle nur zulässige Freiheit genossen; sie haben sich mit Lektüre von Zeitungen und Büchern und auch sonst nach Belieben beschäftigen dürfen, sie konnten sich frei und ohne Beaufsichtigung auf dem Flur des Gefängnisses bewegen, ihr eignes Bett benutzen und sich besser beköstigen.

Solche ungleichmäßige Behandlung giebt den Eisenbahn-Beamten Veranlassung, im Interesse ihres Standesansehens zu hoffen, die hohe gesetzgebende Körperschaft

> möge auch herbeiführen, daß die hier in Betracht kommenden gesetzlichen Zuwiderhandlungen eine gleichmäßige und die Ehre des Einzelnen unbedingt wahrende Sühne erfahren.“

Von dem Erfolge dieser Bittschrift wird es abhängen, was in dieser für die Berufsinteressen so wichtigen Sache weiter zu thun sein wird.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Preußen. Die *Gütertarifermäßigung* bei den Staatsbahnen, wie sie bereits vor 5 Jahren noch unter Maybach vom Landeseisenbahnrath gebilligt worden ist, soll nunmehr, nach dem sich die Finanzlage „endlich“ genügend gehoben, vom 1. April 1897 ab zur Einführung kommen. Es handelt sich um die Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Düngemittel, Erden, Rüben und Kartoffeln auf Kohlen, Koaks, Brennholz, Erze, Kalk ꝛc. Die Fracht beträgt bisher 2,6 bis 2,2 Pfennig pro Tonnenkilometer. Einer Vorlage an den Landtag bedarf es deshalb nicht. Von liberaler Seite ist zwar oft gefordert worden, daß das Parlament Einflußnahme auf die Eisenbahntarife haben sollte, die Regierung hat sich aber darauf nicht eingelassen. In dem diese Materie regelnden Gesetze von 1882 ist lediglich die regelmäßige Mittheilung der Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes, sowie der darauf getroffenen Entscheidungen und der Normaltransportgebühren an den Landtag vorgesehen. Dagegen ist die beiräthliche Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes bei Tarifänderungen von allgemeiner Bedeutung vorgeschrieben. Wenn jetzt verlautet, daß der durch die beabsichtigte Ermäßigung entstehende Ausfall 15 Millionen Mk. betragen werde, so hält man mit Recht diese Summe für zu hoch gegriffen.

Sachsen. Auf Seite 539/40 (Nr. 47) brachten wir die Mittheilung eines politischen Blattes, welches die *Eisenbahnunfälle* der letzten Zeit besprach. Es war damit beabsichtigt, zu zeigen, in welcher überaus empfindsamen Weise heute unser

Digitized by Google

Tagespresse dem Eisenbahnwesen gegenübersteht. Daß dabei nicht immer die Sachlichkeit gewahrt wird, war auch hier wieder deutlich zu sehen. Der Löbauer Unfall ist geradezu so aufgepaucht worden, als habe unser Kaiser in direkter Lebensgefahr geschwebt. Von bestunterrichteter Seite wird uns aber bestätigt, daß 1. die Freigabe für die Einfahrt des Schnellzuges ordnungsmäßig und nicht vorzeitig erfolgt ist (s. auch die Darstellung auf Seite 433 [Nr. 38]) und 2. der Unfall nur dadurch verursacht wurde, daß ein Oberbeamter sich unbefugter Weise in die verantwortlichen Dienstobliegenheiten des Stationsbeamten gemischt hat, indem er den auf einem Nebengleise stehenden Kaiserzug etwas vorrücken ließ, als der Schnellzug bereits einfuhr. Hierbei ist die Kaiserzugsmaschine an die Gleiskreuzung zu stehen gekommen und von der Vorspannmaschine des Schnellzugs gestreift worden, wodurch Defekte an beiden Maschinen entstanden. Se. Majestät der Kaiser hat erst durch Meldung Kenntniß von dem Vorgange erhalten. —

Hieraus geht deutlich hervor, daß es sich, worauf in voriger Nummer besonders abgezielt war, auch für die sächsische Eisenbahn-Verwaltung empfehlen dürfte, nach erfolgten Unfällen, auch wenn sie geringerer Natur sind, möglichst schnell einen kurzen Bericht über Art und Umfang des einzelnen Falles an die Blätter zu versenden, damit nicht falsche Gerüchte entstehen und sich kaum wieder tilgbar festsetzen. — In Preußen und Bayern wird dieses Verfahren schon seit Längerem gehandhabt.

Sachsen. Im Bereiche der Sächsischen Staatseisenbahnen wird vom 1. Dezember d. J. an die Bahnsteigsperre auf weitere Eisenbahnlinien ausgedehnt. Es sind hierzu ausersehen die Linie Kieritzsch—Borna—Geithain—Chemnitz, Chemnitz—Glauchau—Zwickau—Reichenbach i. V., Glauchau—Gößnitz—Gera, Gera—Greiz—Weischlitz, Greiz—Neumark und Plauen i. V.—Oelsnitz i. V.—Adorf—Eger (ausschließlich des Bahnhofes Eger). Wie in Preußen, so soll auch in Sachsen die Bahnsteigsperre sich seit deren Einführung auf der Linie Leipzig—Hof allenthalben bewährt haben, so namentlich in Vortheilen für den Eisenbahnbetrieb und auch für das reisende Publikum. Die ursprüngliche Abneigung des letzteren gegen die Neueinrichtung ist einer besseren Anschauung gewichen, wozu wohl nicht zum wenigsten das Entgegenkommen der Eisenbahnbeamten beigetragen hat. Was die finanzielle Seite betrifft, so ist das Ergebniß auch in Sachsen ein gutes, es sind mehr Bahnsteigkarten an das Publikum verausgabt worden, als selbst Eisenbahnseitig erwartet wurde — jedenfalls ein Beweis, wie schnell sich die Bahnsteigsperre im reisenden und begleitenden Publikum eingelebt hat. Diese Erscheinung wurde auch in Bayern und Preußen bei den Abschlüssen hervorgehoben, denn beispielsweise auf dem Zentralbahnhof in München, auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin und auf den Hamburger Bahnhöfen sind im Jahre 1895 sehr respektable Summen für verausgabte Bahnsteigkarten eingenommen worden. Die Bahnsteigsperre auf allen sächsischen Eisenbahnlinien dürfte nicht mehr lange auf sich warten lassen. Ob und inwieweit eine Verringerung des Zugpersonals eintritt, diese Frage steht z. Z. auch noch offen.

Württemberg. Die Stuttgarter Umgehungsbahn. Am 1. Oktober ist eine technisch und wirthschaftlich interessante Bahn eröffnet worden, die sogenannte Stuttgarter Umgehungsbahn. Der Stuttgarter Bahnhof, ein Kopfbahnhof, besteht heute noch in derjenigen Ausdehnung, die er in den sechziger Jahren erhalten hat. Dagegen ist die Personenfrequenz von 1867—89 um 75 Proz., diejenige des Güterverkehrs im gleichen Zeitraum um 230 Proz., der Zugsverkehr von 102 Zügen auf 283, also um 150 Proz. gestiegen. Eine Verbreiterung war in dem engen Thalkessel mit seinen kostspieligen Bodenpreisen ausgeschlossen, und so entschloß man sich, nach dem Vorgang anderer Bahnen bauliche Einrichtungen zu treffen, die eine Ablenkung des durchgehenden Güterverkehrs von der überfüllten und überlasteten Kopfstation Stuttgart und der nächstliegenden freien Bahnstrecke gestatteten. Auf Grund des Gesetzes vom Juni 1893 wurde von Untertürkheim, einer Station der Durchgangslinie Paris—Mühlacker—Ulm—München, die Umgangsbahn in nordwestlicher Linie, die Crailsheimer und Nördlinger-Bahn überschreitend bez. in sich aufnehmend und in Korwestheim in die Hauptlinie einmündend, erbaut, womit der ganze eingedrängte Cannstatt—Stuttgarter-Winkel von dem direkten Güterverkehr von Ost und Südost und Nordost — Ulm, Tübingen, Bodensee, Nördlingen, Crailsheim — nach Nord und West — Heilbronn, Karlsruhe, Jagstfeld — entlastet wird. Gleichen Zwecken dient eine zweite Umgehungsbahn, die von der Gaubahn — Schweiz, Horb—Stuttgart — wiederum mit Umgehung des tiefliegenden Stuttgarter Bahnhofes, vor Feuerbach den Anschluß an die Mühlacker—Ulmer Hauptbahn erreicht. Die erste Umgehungsbahn hat auch den größten württembergischen Viadukt, den Neckarviadukt bei Cannstadt aufzuweisen, der bei 675 Meter Länge und 34 Meter Höhe 11 Oeffnungen von 59 bez. 67 Meter Stützweite hat. — Eine Umgehungsbahn wird derzeit auch zur Entlastung Nürnbergs, das ebenfalls für die Linie München—Bamberg Kopfstation ist, gebaut, und zwar von Dutzendteich, einer Station der Bahn Regensburg—Nürnberg, nach Fürth unter Aufnahme der München—Ansbacher Gleise bei der Uebersetzung.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes wurde der Weichenwärter Andreas Grünauer am 10. Juli 1896 vom Landgericht München I zu Gefängnißstrafe von 6 Wochen verurtheilt. Der Angeklagte, im Besitz eines Fahrplanes, hat eine Schranke, die er zu bedienen, für einige Lastwagen geöffnet, die erst das Rangiren eines Güterzuges abzuwarten hatten, und hatte dabei nicht auf den herankommenden Münchener Schnellzug geachtet. Ein Unfall wurde zum Glück durch die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers verhütet, der die Maschine kurz vor dem auf den Schienen befindlichen Wagen noch zum Stehen bringen konnte. Der Angeklagte entschuldigte sich mit Verwechselung der von beiden Seiten zugleich gegebenen Signale, doch meinte das Gericht, Grünauer habe eine besondere Pflicht gehabt, auf die Signale zu achten, da er ja gewußt habe, daß um die fragliche Zeit der Schnellzug fällig sei. Der Angeklagte legte gegen das Urtheil Revision ein, die aber vom Reichsgericht verworfen wurde.

Prüfungswesen.

Sachsen. Prüfungs-Aufgaben für die Stelle eines Technischen Betriebssekretärs.

Wie werden Bahnsteige zwischen Gleisen (Inselbahnsteige) nach den bestehenden Bestimmungen angeordnet, zugängig gemacht und entsprechend ihren Breiten überdacht?

Für die zumeist vorkommenden und empfehlenswerthen Formen der Ueberdachungen mittlerer Bahnhöfe sind einige Entwurfsskizzen in Blei mit Angabe der Umgrenzungen des lichten Raumes zu fertigen und zu erläutern.

Welche Bestimmungen gelten für die Aufstellung und Einrichtung der Kostenanschläge über Ausführungen zu Lasten des außerordentlichen Staatshaushaltsetats, sowie für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, ingleichen für sonstige Herstellungen und Instandhaltungen zu Lasten des Staatseisenbahn-Betriebes?

Unter welchen Umständen ist der Verwendung von eisernen Brücken im Eisenbahnbetriebe der Vorzug vor steinernen Brücken zu geben, und welche Umstände sind für die Bahnunterhaltung in Betreff der eisernen und steinernen Brücken im Gebiete der Haupteisenbahnen Deutschlands hauptsächlich zu beachten?

Unter welchen Bestimmungen haben die Abrechnungen der Lieferungen und Leistungen für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten und für die Bahnunterhaltung bei den sächsischen Staatseisenbahnen zu erfolgen.

Vereinswesen.

Ein Verein der Eisenbahn-Arbeiter hat sich in Leipzig gebildet. Man geht wohl nicht fehl, wenn man ihn als eine gelungene Gegenbewegung gegen die von anderer Seite beabsichtigte sozialdemokratische Organisation der Eisenbahn-Arbeiter betrachtet. Es waren die Werkstättenarbeiter der Königl. Sächs. Staatsbahn, Dresdener Bahnhof, welcher am 21. mit der Gründung eines Vereines sich befaßten und den betr. Statutenentwurf durchberiethen und auch annahmen. Danach bezweckt der Verein unter Ausschließung der Besprechung aller politischen und öffentlichen Angelegenheiten, die Pflege der Geselligkeit, Stellungsnahme zu den Angelegenheiten der Betriebskrankenkasse, Belehrung der Mitglieder durch geeignete Vorträge Unterstützung bei Unglücksfällen und Gewährung eines Sterbegeldes. Nachdem noch der Vorstand gewählt worden war und sich 103 der Versammelten als Mitglieder gemeldet hatten schloß die Versammlung. Hoffentlich blüht der Verein, dem wir bestes Gedeihen wünschen, recht bald empor.

Ueber Eisenbahn-Beamten-Vereine hat letzthin im Klub österreichischer Eisenbahn-Beamten Herr Inspektor Weill einen Vortrag gehalten, aus dem hervorgeht, welche höchst beachtenswerthe Rolle dieselben in dem Berufsleben der Eisenbahn-Angehörigen spielen. Der Vortragende verbreitete sich über

Digitized by Google

die hier in Frage kommenden Vereine aller Rangklassen in Dänemar, Deutschland, England, Frankreich, Italien, Schweden, der Schweiz und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, und zog eine Parallele mit den Vereinen in Oesterreich-Ungarn. Wir behalten uns vor, auf diese Ausführungen, die allerdings, was Deutschland betrifft, nicht in allen Punkten ein klares Bild zu geben vermögen — in der That sollten es ja auch nur Momentbilder sein — eingehender zurückzukommen.

Ausland.

Schweiz. Eine Preisaufgabe über: „Der Schweizerische Eisenbahner als Staatsbeamter" hat der Zentralvorstand des Vereins Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiff-Angestellter ausgeschrieben. Danach soll untersucht werden, in welcher Weise die Anstellungs-, Besoldungs- und Pensionsverhältnisse bei der Verstaatlichung der Bahnen in rationeller und gerechter Weise auszugestalten sind. Auf Grund dieser Untersuchungen sollen eingehende Vorschläge ausgearbeitet werden, welche eventuell der Verstaatlichungskommission zur Berücksichtigung eingereicht werden können. Für die Lösung dieser Aufgabe sind 3 Preise ausgesetzt im Betrage von 125 Frcs., 75 Frcs. und 50 Frcs. Die prämiirten Arbeiten werden Eigenthum des Vereins und können im Vereinsorgan veröffentlicht werden. Eingabefrist bis und mit 31. März 1897.

Vermischtes.

Winterschutzkleider für das bayerische Zugspersonal. Auf den preußischen Bahnen ist eine für die Bahnbediensteten sehr fürsorgliche und wohlthätige Einrichtung getroffen, indem für das Bahnbewachungs-, Fahr- und Lokomotivpersonal und sonstige der Witterung ausgesetzte Bedienstete mit Eintritt der kälteren Jahreszeit Paletots, Pelze, Filzschuhe, Filzstiefeln, Kalmuckmäntel, Düffelröcke, Haarstiefeln, Pelzmützen 2c. leihweise abgegeben werden*). Auf den bayerischen Bahnen erhalten die Bremser Filzschuhe und Filzstiefel als Schutz gegen die Kälte, für die übrigen Winterschutzkleider müssen die auf offenen Bremsen stehenden, oft die ganze Nacht durchfahrenden Bediensteten selbst sorgen. Für Bahn- und Weichenwärter, für Führer, Kondukteure, Zugführer und Heizer werden Winterschutzkleider überhaupt nicht beschafft. Die Presse apellirt deshalb im Interesse des Personals an die Fürsorge der Verwaltung, welche, wenn sie auch hier die preußische Einrichtung sich aneignet, gewiß allgemeinen Dank sich erwerben wird. Die Auslagen werden durch die Minderung der Krankheitstage sicher hereingebracht werden. Nicht Jeder ist in der Lage, sich einen Schafpelz oder sonstige bessere Winterschutzkleider anzuschaffen und zieht sich deshalb Bronchitis und schwere Erkältungen zu.

Was kostet den Londoner Eisenbahn-Gesellschaften ein Nebel? Das in der Hauptsache durch Nebel verursachte Eisenbahnunglück bei Glauchau läßt diese Frage um so interessanter erscheinen. Die Nebel, die zur Winterszeit in London herrschen, sind ja in der ganzen Welt berüchtigt. Bekanntlich versagt die sonst mehr oder weniger ausreichende Beleuchtung in London und den Vorstädten in solchen Fällen vollkommen, und wenn dies schon für den gewöhnlichen Straßenverkehr von schweren Unzuträglichkeiten ist, so ist für die zahllosen Eisenbahnlinien die äußerste Vorsicht nöthig, um Unglück zu verhüten. Die Eisenbahngesellschaften müssen daher eine ganze Armee von sogenannten fog-men (Nebelleuten) mobil machen, um ihre Linien zu bewachen. Diese Schildwachen werden über alle Strecken vertheilt, um den Zügen Nebelsignale zu geben, wenn eine drohende Gefahr ein Langsamfahren oder ein Halten des Zuges verlangt. Die Signale werden durch Kanonenschläge vermittelt, die der Wärter zur geeigneten Zeit an der geeigneten Stelle auf die Schienen legt. Sobald die Lokomotive über einen solchen hinüberfährt und ihn zur Explosion bringt, weiß der Lokomotivführer, daß Vorsicht geboten ist. Die Nebel-Leute müssen natürlich auch in gewissen Zeiträumen abgelöst werden. Bei einem Nebel im Januar 1888 brauchte die Northwestern-Railway-Kompany für ihre Linien allein 2402 Mann als Nebelwächter, in einem anderen Falle die Midland-Railway sogar 4000. Abgesehen von dem Tagelohn, den diese Armee beansprucht, dürften auch die Kosten der Kanonenschläge, obgleich diese natürlich en gros und sehr billig eingekauft werden, für alle Eisenbahnen zusammen ein ganz nettes Sümmchen ausmachen; im November und Dezember 1890 hat die Southwestern-Railway allein 118,760 solcher Petarden verbraucht.

*) Dasselbe ist auch bei den Sächs. Staatsbahnen der Fall.

Ein professionsmäßiger Blindfahrer auf der Eisenbahn ist der Schneider Zeitung. Seit seiner ersten Fahrt, die er in einer Kiste von Wien nach Paris zur Ausstellung ausführte, hat er verschiedene „Reisen" unternommen. Im vorigem Jahre tauchte er auf diese Weise in Spanien auf, und jetzt wird berichtet, daß er am 22. d. Mts. in einer versiegelten Kiste in Rom angekommen ist. Auf dem Zollamte wurde er entdeckt. Er gab dem Zollbeamten seine Karte, worauf die Worte standen: „Hermann Zeitung, Schneider und Panzermacher." Die Bahnverwaltung will ihn wegen Betrugs anklagen, die Zeitungen legen jedoch Fürbitte für ihn ein. Wir meinen auch, daß man solche Narren laufen lassen muß. —

Vom Gepäckdienst. Eine heitere Verwechselung, wenn auch für den Urheber gewiß mit Unannehmlichkeiten verbunden, hat auf dem Central-Bahnhofe zu H. stattgehabt. Ein Reisender hatte seinen Musterkoffer mit Cigarrenproben auf der Fahrt von Hst. nach H. aufgegeben und wollte ihn am Ziel der Bestimmung am Schalter abholen. Wer schildert sein Erstaunen, als der Reisende die Wahrnehmung machen muß, daß sich sein Koffer mit Rauchrollen in eine Baßgeige verwandelt hat, die, einem dorthin reisenden Künstler gehörig, nach Mailand bestimmt war. Es vergingen natürlich einige Tage, bevor der Austausch der beiden Gegenstände erfolgen konnte.

Die glücklichsten Menschen trifft man immer am Bahnhofe. Die einen freuen sich, daß sie fortkommen, die andern sind froh, daß sie da sind. (Flieg. Blätter).

Verschiedene Beschwerden. Bahnhofsinspektor: „Sapperlot, Herr Ameyer! Sie schneiden ja heute ein verflixtes Gesicht. Was fehlt Ihnen denn?" — Ameyer: „Habe Magenbeschwerden — chronische Magenbeschwerden, wie der Arzt sagt, Herr Inspektor!" — Bahnhofsinspektor: „Trösten Sie sich, Verehrtester, mir ergeht's nicht besser. Leide nämlich an chronischen Wagenbeschwerden . . .!"

Der Aktenbock.

(Lied eines geplagten Eisenbahners, nach der Melodie: Am Brunnen vor dem Thore.)

In dem Verwaltungshause,
Da steht ein Aktenbock;
Es steht ein Stuhl daneben,
Ein Schrank für Hut und Stock.
Ich saß an manchem Tage
In stiller Muße dort,
Es zog in Freud' und Leide
Mich stets an diesen Ort.

Wie anders ist es kommen
Seit letzten Jahrs April,
Seitdem die neue Ordnung
Die Muße nicht mehr will!
Der Bock ist voll von Akten,
Die kommen immerzu
Und rufen mir entgegen:
Hier find'st du keine Ruh!

Und sitz' ich da und wirke
So manche lange Stund',
Dann thun bei mir vergebens
Sich Durst und Hunger kund.
Der Aktenbock spricht eisig
Zu mir das kalte Wort:
Sobald kommst du, Geselle,
Von diesem Platz nicht fort.

Und bin ich nun zu Hause,
Fern Akten und Papier,
Dann winkt mir stumm entgegen
Der Aktenbock auch hier.
Und Nachts im Traume ruft er
Mir ohne Ende zu:
Hör' auf, hör' auf zu schlummern,
Für dich giebt's keine Ruh!

Heinrich Voß.

Briefkasten.

G. H. Für den Selbstunterricht in den allgemeinen Wissenschaften wird ein praktisches Mittel durch die „Unterrichts-Zeitung" geboten. Dieselbe bringt den strebsamen Lernenden, sofern er bisher nur Bürgerschulbildung besitzt, sich aber noch weiter fortbilden will, bis auf die Stufe der Obersekunda eines Gymnasiums oder einer Realschule. Die Unterrichtsgegenstände sind: Schönschreiben, Deutsche Rechtschreibung, Deutsche Grammatik, Stillehre, alle Zweige der Mathematik, Geographie, Geschichte, Naturwissenschaften, Französisch, Englisch, Latein, Stenographie. Ueber das Nähere sei auf die Anzeige in vorliegender Nummer verwiesen. — **M. in Br.** Für die Badischen Eisenbahn-Angehörigen ist die Sonderausgabe des Deutschen Eisenbahn-Kalenders für 1897 mit einem sorgfältig durchgesehenen Verzeichniß der Behörden und Dienststellen, sowie der Dienstvorstände und Beamten der Großh. Staatsbahnen erschienen. Das Verzeichniß wird mit eingebunden oder auch lose für sich mit geliefert. Wegen der Bestellung wollen Sie sich gef. an den Hauptvorstand in Karlsruhe wenden. — **P. G., Reuß.** In nächster Nummer! — **St. 100.** Landtags- und Reichstagsberichte zum Eisenbahnetat werden möglichst ausführlich gebracht werden.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von den Firmen **Albrecht Költzsch**, Uhrenfabrik, Schmuck- u. Musikinstrumenten-Lager in **Dresden-Gruna**; **G. Wolkenhauer**, Hof-Pianoforte-Fabrik u. -Magazin, **Stettin**; **Philipp Fürst**, Haupt-Lotterie-Bureau in **Hamburg**; **Julius Braun Wittwe**, Stahlwaarenfabrik in **Solingen**; **Emil Höbel**, Lotterie-Haupt-Kollekte in **Schwerin**; **A. H. Grove**, Lotterie-Agent, **Braunschweig**; **Paul Liebsch**, Lotterie-Agentur, **Gotha**.

☛ Wir machen unsere Leser auf diese Prospekte hiermit besonders aufmerksam und ersuchen, im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle sie für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren**.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.

Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-B.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Uhren-Versand.

Specialität: **Silberne Präcisions-Ancre-Uhren.** Marke J.W.C.

System Glashütte	Mk.	48—60
Silberne Cylinder-Remontoir	„	14—22
Silberne Ancre-Remontoir	„	25—40
Silberne Damen-Remontoir	„	15—20
Goldene Cylinder-Remontoir für Herren von	„	35 an.
Goldene Cylinder-Remontoir für Damen „	„	22 an.

Regulateure 14 Tage Schlagwerk von Mk. 16 an, ca. 100 cm lang.
Regulateure 10 Tage Schlagwerk von Mk. 14 an, ca. 70—75 cm lang.
Beste abgezogene Qualität. Garantie 2 Jahre. Gegen Nachnahme.

W. H. Stöhr, Uhrmacher, **Schwarzenbach a. S.**

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Nützliche Geschenks- und Bibliothekswerke.

Meyers Kleines Konversations-Lexikon.

Fünfte, neubearbeitete Auflage. Mit mehreren hundert Abbildungen, Karten und Farbendrucktafeln. 3 Bände in Halbleder gebunden zu je 8 Mark.

Das Deutsche Reich zur Zeit Bismarcks.

Politische Geschichte von 1871—1890. Von Dr. Hans Blum. Geheftet 6 Mark; in Halbleder gebunden 7 Mark 50 Pfennig.

Meyers Hand-Lexikon des allgem. Wissens.

In einem Band. *Fünfte, neubearbeitete Auflage.* In Halbleder gebunden 10 Mark.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig.

Weihnachtsofferte!

Elegantes Portemonnaie
aus einem Stück mit Stempel (Name, Stand, Wohnung) 1 Fl. Farbe u. Pinsel, echt Seehund 3,50 Mk. Dasselbe in Kalbleder, kleines Format, 3,25 Mk.
Praktisch für Jedermann, da stets Stempel zur Hand.

Grossartiger Erfolg!
Druckereien aus Gummitypen zum Zusammensetzen von beliebigem Text mit Typenhalter u. Farbe von 1,50 Mk. an. Vorzügl. Geschenk für Erwachsene u. Kinder. Prospekte hierüber gratis u. frko. Versand bei Voreinsendung des Betrages portofrei, oder unter Nachnahme mit Portozuschlag.

Stempelfabrik Joh. Wolff, Berlin N, Zionskirchstr. 14.

Allen Eisenbahn-Beamten des Deutschen Reiches ist als bestgeeignetes

Taschenbuch für 1897
unser
Deutscher Eisenbahn-Kalender
— 3. Jahrgang —

im eigenen Interesse wärmstens zu empfehlen.

Der außerordentlich reiche Inhalt spricht für sich selbst. Es sei nur verwiesen auf die umfangreiche **Statistik** der Eisenbahnen Deutschlands, unentbehrlich für Jeden, der sich in der Eisenbahnkunde fortbilden will; ferner die zahlreichen allgemeinen Statistiken und Berechnungen, sowie die **Eisenbahn-Gesetze und Verordnungen, Hilfstabellen** für den Eisenbahnbetrieb und eine Reihe sonstiger bemerkenswerther Darstellungen, insgesammt in einer durchaus vornehmen Ausstattung.

Beigaben: Liebenow's anerkannt vortreffliche **Eisenbahnkarte** Deutschlands, **Verzeichniß der Bäder und Kurorte** und Sonnecken's Rundschrift-Prospekt, Bücherverzeichniß und ein Kunstdruckbild. (Für die Badische Sonderausgabe außerdem ein vollständiges Stellenverzeichniß).

Der Preis von nur **1,50 Mk.** bleibt fest bestehen, weitere Ermäßigung desselben findet also nicht statt. — Bestellungen werden durch die Vereinsorgane oder auch direkt erbeten an

Den Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Pianinos

von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums
von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Gute Weine.

Weine im Fass v. 25 Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90 Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90 Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh.
das Liter. — Flaschenweine bis zu 10 ℳ
in jeder Preislage von 12 Flaschen an.
12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu 11, 13, 16, 18 ℳ u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

A. Vielhauer's

streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und Leinen-Hand-Weberei
Landeshut 9 in Schlesien

fabrizirt und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**
Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Die **Vertrags-Firma** der **K. Sächs.** und der **Reichseisenbahn-Beamten:**

Eginhard Lippold,
Dresden-A.

empfiehlt ihre anerkannt vorzüglichen Fabrikate:
Reine Cacaopulver
Reine Chocoladen in Tafeln
Reine Chocoladen gemahlen
Chocoladenmehle
Cacaothee, und ferner
Chinesische Thees
zu Vereins-Vorzugspreisen.

Meyers u. Brockhaus Lex.

Klassiker,
Buch der Erfindungen,
sämmtliche Weltgeschichten
und alle Lehrbücher,
ohne jede Anzahlung gegen monatliche Raten von 3—5 Mark liefert

Johannes Saur,
Berlin O. 27.
— Marsiliusstraße 17. —

Wein eignes Wachsthum, unter Garantie der Reinheit, empfiehlt in Fäßchen jeder Größe zu 50 Pfg. und prima Auslese zu 60 Pfg. per Liter.
W. Hausmann,
Bahnbeamter
Mainz, Schießgartenstr. 8.

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder

Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.

In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Dienstkautionen

ohne den Abschluss einer Lebensversicherung

stellt bis zu **18000 Mk.** unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5% Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 4% zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werthpapiere in Abzug gebracht, sodaß bei 3½ prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1½%** beträgt. Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat einmal 1% und 7 Jahre lang den gleichen Satz an diesen Fonds zu entrichten.

Wird eine Lebensversicherungs-Police des Vereins mit verpfändet, dann ermäßigt sich der einmalige Beitrag zum Kautionsfonds von 4% auf 3%, oder es sind an Stelle des einmaligen Beitrages nur 6 Jahre lang 1% Beitrag zu leisten.

Die **Erste Berliner Kautionsgesellschaft,** welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6½% Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1½%. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, sodaß außer der Abschlußprovision das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3½%** beträgt.

Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preussischen Beamten-Vereins in Hannover.

Rhein- u. Moselwein

per Liter Mk. 0.50, 0.60 und höher.
Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 3.60 franko.

Rothwein

per Liter Mk. 0.70, 0.80 und höher.
Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 4.— franko.

Aepfelwein

per Liter Mk. 0 25. Probefäßchen à 4 Liter Mk. 1.80 franko. Garantie für Reinheit.

Sülzer's Weinhandlung,
Horchheim a. Rh.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate:**
Stativ-Apparat „Gloria" } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

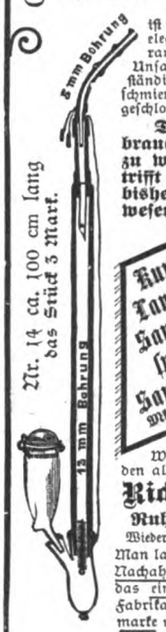
Solinger Messer u. Gabeln.

Feinstes Ebenholzheft, Klinge polirt und schön gebogene Stahlgabel.
12 Paar Tischmesser u. Gabeln nur M. 9.—
12 Stück Tischmesser . . . „ „ 4.50
12 Paar Dessertmesser u. Gab. „ „ 7.80
12 Stück einz. Dessertmesser „ „ 3.90
½ oder ¼ Dutzend gebe ich zu Dutzendpreisen ab. Umtausch gestattet.
Versand gegen Nachnahme oder Voreinsendung des Betrages.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.

Preisgek. auf der Int. Ausst. Dresden 1894. Musterpaar vers. g. Eins. v. M. 1.20 franco. Illustr. Preislisten umsonst und frei.

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 0,75, 1,00–3,00 das
Sanitäts-Tabake pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht. Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein **echte** Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen. Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Neu! Gegründet 1884. Neu!

Grösstes und ältestes Geschäft am Platze.

Deutsche Reichsuhr,

mit Adler versehen,

genau wie nebenstehende Abbildung, für jedes Zimmer passend, prachtvolle Ausstattung, 30 Stunden gehend, in Gold- oder Silber-Bronze. Höhe 20 cm. Preis nur 5 Mark.

Nebenstehende **Remontoir-Herren-Taschenuhren** mit brillanter Kette nur 4½ Mark.

Umtausch gestattet.
Eigene Reparatur-Werkstatt.
Versand gegen Nachnahme.

Carl Kohlhage

Uhrmacher, Uhrenfabriklager
Neuenrade (Westfalen).

Bitte, sind Sie so gut und schicken Sie mir auch so eine **Remontoir-Herren-Taschenuhr,** pro Stück **4½ Mark.** Mein Kamerad dankt Ihnen sehr für die gute Uhr und schnelle Sendung.

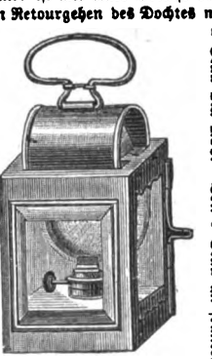
Metterzimmern bei Bietigheim (Württemberg).

Chr. Bentz.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzt ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.

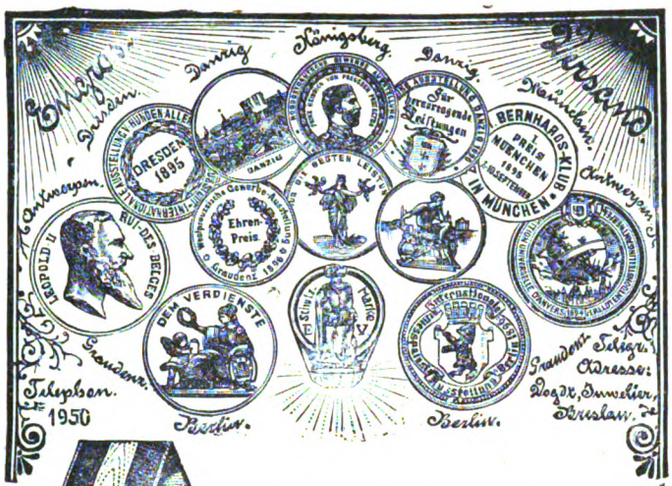
à Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor, **Berlin,** Kurfürstenstr. 24.

Digitized by Google



Ehrenpreis Berlin 1896.

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von **Fest- und Gelegenheitsgeschenken**, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

☛ **Weihnachtsaufträge** erbitte des grossen Geschäftsandranges wegen rechtzeitig.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen ohne Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

Wissen ist Macht!

Wer in seiner Beamtenlaufbahn vorwärts kommen will,
Wer gründliche Kenntnisse erwerben möchte,
Wer zugleich eine gediegene Unterhaltung sucht,

beziehe die

Unterrichtszeitung

zur Fortbildung in den allgemeinen Wissenschaften.

Dieselbe lehrt in **wöchentlichen** Briefen: **Deutschen Stil, Grammatik, Orthographie, Französisch, Englisch, Geschichte, Geographie, Mathematik** und **Naturwissenschaften, Stenographie etc.**

Preis pro Quartal **3 Mark** franko. Zweijähriger Kursus.

Verlag von **Richard Heinrich** in **Berlin NW. 7.**

☛ Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder direkt von der Verlagshandlung.

J. Holzwarth

Tuch- und Maassgeschäft

Uniformen, Beamten- und Militäreffekten

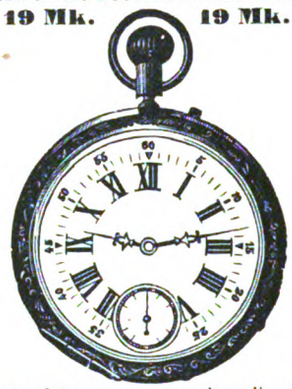
Karlsruhe i. B. — Zähringerstr. 112.

☛ **Beste Referenzen aus Beamtenkreisen.** ☚

Lieferant der Gr. bad. Staatseisenbahn-Uniformen.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.** Billigste u. beste Bezugsquelle für gold u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Gold doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.** Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen

Paul Marcuse.

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.

Breslau, Schwert-Strasse 6.

Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.

Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.

Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten.

F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

Weine

eigenen Wachsthums zum Preise von 50—100 Pfg. pro Liter empfiehlt

Revisor Zatzmann,
Nierstein a. Rh.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Gut. Praktisch. Elegant. Billig.

Adlerpfeife

(System Berghaus)

D. R. G. M. 3 Modelle.

Vortheile:
Höchste Reinlichkeit, guter Geschmack, gesundestes Rauchen, ärztlich bestätigt.
Brillante Atteste. Goldene Medaille Münster 1-96.
Prospecte gratis und franco.

E. Krumme & Cie.
Adlerpfeifenfabrik
Mod. III und II. Gummersbach Rhld.

Billigste Bezugsquelle

für

Teppiche!!
Portièren!!
Gardinen!!
Steppdecken!!

in größter Auswahl!

Emil Lefèvre,

Berlin S., Oranienstr. 158.

Grösstes Teppichhaus Berlins.

Prachtkatalog

mit **buntfarbigen Teppich-Illustrationen**, sowie circa 200 Gardinen- u. Portièren-Abbildungen in künstlerischer Ausführung auf Wunsch gratis und franko. **Offiziers- u. Beamten-Vereinen Rabatt.** ● **Versand gewissenhaft unter Nachnahme.** ●

Nur Engros-Versand. Catalogue gratis und franco.

Viele Anerkennungsschreiben von Eisenbahn-Beamten.

Anerkannt vorzügl. milde Qualität, tadellos weisser Brand. (Ladenpreis 6 Mark.)
Den Herren Eisenbahn-Beamten 10% Rabatt. Ziel 2 Monate. 300 Stück portofrei.
Präsentkistchen in allen Preislagen von 75 Pfg. aufwärts. Garantie: event. Zurücknahme.

Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9 { I. Etage, Telephon VII, 356.

Inhalt: Preisausschreiben. — Zur Frage der Erhöhung der Betriebssicherheit. — Zur Frage des Rechtsschutzes. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Prüfungswesen. — Vereinswesen. — Ausland. — Vermischtes. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und sieben Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Zu Nr. 48. Leipzig, den 26. November 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung."

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Großh. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Dörrienstraße 3, erbeten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 10. November führte General der Infanterie Excellenz von Goltz den Vorsitz. Herr Geheimer Regierungsrath Professor Reuleaux sprach über die Anwendung des Freiträgers im Brücken- und Hochbau, Brückenbauten unter Combination von Freiträgern und Endträgern sind für die größten Spannweiten ausgeführt. Es ist das vielgenannte Cantilever-System, wie es beispielsweise bei der Forth-Brücke — 518 Meter Spannweite — Anwendung gefunden hat. Als beachtenswerthe Beispiele können ferner die neue Niagara-Brücke, der Brückensteg bei Frankfurt am Main und die vom Geheimrath Koepcke in Dresden entworfene und ausgeführte Brücke über die Elbe bei Loschwitz gelten. Namentlich bietet die letztgenannte Brücke ein ganz besonderes technisches Interesse dadurch, daß statt der bisher für die Gelenkpunkte allgemein üblich gewesenen Zapfenlager Blattgelenke gewählt worden sind. Der Herr Vortragende weist darauf hin, daß bei manchen Brückenanlagen dieses System die äußere Gestaltung sehr wenig gefällig, ja vielfach geradezu unschön erscheint. Als eine besonders häßliche Anlage könne die Forth-Brücke gelten. Es ist aber nicht unmöglich, auch nach diesem System eine schöne Brückenform zu finden. Als charakteristisch in dieser Beziehung kann die Mirabeau-Brücke in Paris gelten. Die Anwendung des Freiträgers im Hochbau findet man hauptsächlich in New-York und anderen amerikanischen Großstädten bei den Fundirungen der Riesenhäuser, die jetzt bis zu 26 Stockwerke führen. Die Freiträger ermöglichen es hier, mit dem Fundament von dem Nachbargrundstück soweit abzubleiben, daß das Nachbarhaus nicht gefährdet wird, dessen Fundamente überhaupt nicht angerührt zu werden brauchen.

Sodann sprach Herr Major Gerding über den Bau und Betrieb der Feldbahn Wernshausen-Brotterode. Die Vorgeschichte dieses Baues darf als bekannt vorausgesetzt werden. Die Eisenbahn-Brigade hat die Bahn tracirt, gebaut und deren Betrieb geführt. Bei schlechtem Wetter wurde der Bahnbau in 37 Arbeitstagen bei 4920 Tagewerken vollendet. Die Bahn wurde am 4. Mai d. J. abgenommen, am 11. Mai begann der Güterverkehr, am 15. Juni Personen- und Güterverkehr. Die 14,7 Kilometer lange Strecke weist Steigungen bis 1:12,5 auf. Kurven von 30 Meter Radius sind angewendet. Das Zuggewicht wurde auf 3 Wagen zu 7100 Kilogramm Gewicht festgesetzt. Die Erfahrungen bei diesem Betriebe haben nach der Ansicht des Herrn Vortragenden den Beweis geliefert, daß die Behauptung, eine Spurweite von 60 Centimeter sei für den Personenverkehr nicht geeignet, nicht zutrifft.

Nachdem Herr Ingenieur v. Morstein einen Apparat für Fernzündung von Gasbrennern (Gasglühlicht) vorgeführt hatte, sprach Herr Froitzheim über die Bedeutung der Stufenbahn für den Massenverkehr in Großstädten. Herr Froitzheim giebt einige Daten über die Frequenz der Stufenbahn auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung. Die Stufenbahn hat etwa eine Million Reisende befördert, ihre Leistungsfähigkeit ist aber nur zu 3 Proz. ausgenutzt worden. Die Leistungsfähigkeit einer Stufenbahn ist konstant, sie kann weder eingeschränkt noch vermehrt werden. Die Betriebskosten sind dieselben, ob 10 Personen oder ob 240000 die Bahn in gleicher Zeit benutzen. Das muß naturgemäß die Rentabilität in Frage stellen. Zum Schluß vertritt Herr Froitzheim die Ansicht, daß eine Stufenbahn, als zweite Etage der Stadtbahn gedacht, aussichtsvoll sein dürfte.

Herr Regierungsrath Wilhelm gab eine kurze Mittheilung über eine getheilte Eisenbahnachse. Der Erfinder dieser Achse will nach Angabe des Herrn Wilhelm erreichen, daß beim Einfahren in Kurven ein reines Abrollen der Räder stattfindet, was bei den jetzt gebräuchlichen Achsen nicht zu erzielen ist.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Bezirk Wittenberg.

Am 15. d. Mts. hielt der stellvertretende Vorsitzende, Stations-Assistent Klaus, nach langer Zeit zum ersten Male wieder in der „Reichspost" eine Versammlung ab. Er legte die Gründe dar, weshalb so lange Zeit die Versammlungen ausgefallen, und betonte, daß von jetzt ab dieselben wieder regelmäßig stattfinden sollen. Es wurde darauf bekannt gegeben, daß der jetzige Vorsitzende, Herr Stations-Assistent Lüddecke, sein Amt am 1. Januar 1897 niederlegen wird. Ferner wurden die Kassen-Angelegenheiten besprochen und den Mitgliedern ans Herz gelegt, die Zahlungen recht pünktlich zu leisten, damit dem Kassirer die Arbeiten nicht unnöthig erschwert würden. Mit Freuden nahm die Versammlung Kenntniß von den Leistungen der Bezirkskasse, welche in der Hauptsache darin bestanden, daß an zinsfreien Darlehen seit 1. Januar 115 Mk., an Sterbegeld 105 Mk. und für Arzeneien 56,54 Mk. gezahlt werden konnten. Es wurde sodann die Sterbekasse besprochen und sind Aufnahmen in Aussicht gestellt worden.

Der praktische Arzt Herr Dr. Wiener war der Einladung des stellvertretenden Vorsitzenden gern gefolgt und hielt einen Vortrag über die erste Hilfeleistung bei Verunglückung. Redner hob hervor, daß es von Wichtigkeit sei, bei Ankunft des Arztes diesem einen lebenden Menschen zu übergeben, d. h., soweit vorgebildet zu sein, um auch die erste, richtige Hilfe leisten zu können; er betonte daher die Wichtigkeit einer Sanitätskolonne und gab ein klares Bild über deren Zweck. Eine solche wurde denn auch in Aussicht genommen, die nähere Besprechung darüber aber für die nächste Sitzung bestimmt. — Nachdem der stellvertretende Vorsitzende dem Herrn Redner für seine Bereitwilligkeit den Dank der Versammlung ausgesprochen, brachte er außerhalb der Tagesordnung noch zur Sprache, daß das Grab des verstorbenen Mitgliedes Hilfsbremsers Bahr ungeschmückt sei, schlug vor, daß es dem Verein zur Ehre gereiche, wenn hier etwas geschehe, und beantragte, dasselbe mit einem Stein und Einfassung zu schmücken. Die hierfür entstehenden Kosten von 40—50 Mk. sollen aus freiwilligen Beiträgen aufzubringen sein, von Nichtmitgliedern aber Beiträge nicht angenommen werden. Der gemachte Vorschlag fand die allseitige Zustimmung und wurde einstimmig angenommen. Die nächste Versammlung folgt im Monat Dezember.

Bezirk Rakel.

In der am 20. d. Mts. im Vereinslokal, Hotel de Rome, abgehaltenen außerordentlichen Versammlung unseres Bezirks, welche durch Versetzung des bisherigen Vorsitzenden Herrn Bureau-Diätar Lehmann nach Greifswalde nöthig geworden war, wurde Herr Stations-Vorsteher Eckert und an Stelle des Herrn Eckert, welcher bisher die Stelle des 2. Vertreters inne hatte, Herr Stations-Assistent Hutzelmann gewählt. Beide Herren nehmen die Wahl an.

Es beschloß die Versammlung die Anlegung einer Vereins-Bibliothek, zu welcher sogleich von einigen Mitgliedern Werke gespendet wurden. Ferner wird den Mitgliedern mitgetheilt, daß der Vorstand mit Herrn Kaufmann Baschwitz, (Galanterie- und Herren-Effekten-Geschäft) hierselbst, ein Abkommen getroffen hat, nach welchem Herr B. den Mitgliedern gegen Vorzeigung der Mitgliedskarte 5 Proz. Rabatt gewährt. Denselben Prozentsatz gewährt auch unser Vereinswirth, Herr J. Reeck, den Mitgliedern auf Wein, Cognac, Liqueur und Cigarren. Ebenfalls gewährt Herr J. Reeck den Mitgliedern Preisermäßigung auf Logis, indem derselbe ein Zimmer mit 1 Mk. statt 1,25 und bei längerem Aufenthalt mit 0,75 pro Nacht berechnet. Da beide Ge-

Digitized by Google

säfte als streng reell uns Allen bekannt sind und zu den ersten der Stadt gehören, so können wir dieselben allen Vereinsgenossen bestens empfehlen. H.

Ortsverein Herbesthal.

Die am Sonntag, den 15. d. Mts., hierselbst abgehaltene General-Versammlung des hiesigen Ortsvereins war von 22 Mitgliedern besucht.

Punkt 1 der Tagesordnung: Vorstandswahl wurde durch einstimmige Wiederwahl des bisherigen Vorstandes erledigt.

Punkt 2: Sterbekasse. Es wurde zum Beitritt aufgefordert und Näheres über die Einrichtung derselben mitgetheilt.

Punkt 3 betr. Stiftungsfest. Der Zweckmäßigkeit halber wurde beschlossen, das Stiftungsfest gemeinsam mit dem vom hiesigen Gesangvereine auf Samstag, den 26. Dezbr. (2. Weihnachtstag) abzuhaltenden Weinachtsfeste zu feiern.

Bei Punkt 4, verschiedene Vereinsangelegenheiten, fand hauptsächlich eine gegenseitige Aussprache bezüglich Erhebung von Strafgeldern bei vernachlässigtem Besuch der Vereinsversammlungen statt. Es wurde unter Hinblick darauf, daß eine solche Einrichtung dem Ortsvereine wahrscheinlich nicht zum Vortheile gereichen würde, hiervon Abstand genommen, jedoch gelangte allgemein die Hoffnung zum Ausdruck, daß auf den Besuch der Versammlungen mehr als bisher seitens aller Mitglieder Werth gelegt werde.

Eine für die Zwecke der hiesigen Unterstützungskasse abgehaltene Sammlung ergab den Betrag von 1,59 Mk.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Stuttgart.

Wenn auch schon längere Zeit vom Bezirk Stuttgart in diesen Blättern nichts zu lesen war, darf doch nicht angenommen werden, daß derselbe eingerostet ist. Im Gegentheil, der Unterhaltungen sind es nicht wenige, die stattgefunden haben und noch in Aussicht stehen. Abgesehen von einem am 18. Juli im „Europäischen Hof" abgehaltenen Familienabend und einem Ausflug nach Hohenheim, fand am 18. Oktober im Gartensaal bei Wulle eine Herbstfeier statt, die so zahlreich besucht war, daß der Platz nicht ausreichte und viele Besucher, manche in nicht bester Laune, wieder abziehen mußten. Die Früchteverloosung war reichlich ausgestattet mit Hasen, Gänsen, Enten, Torten, Blumenstöcken u. s. w., so daß die Loose im Umsehen verkauft waren. Von den zahlreich vertretenen Kindern hat jedes sein Körbchen Obst erhalten. Die Kapelle Mühlhaus hat flott konzertirt und allgemein Anklang gefunden. Das versprochene Tänzchen konnte nicht stattfinden, weil ein freier Raum dazu absolut nicht geschaffen werden konnte. Als Ersatz hierfür hat am 14. November ebenfalls bei Wulle ein Familienabend mit Tanz stattgefunden, welcher in allen Theilen als gelungen zu bezeichnen ist. Die junge Welt hat sich sichtlich gut unterhalten, und die Alten waren dabei auch vergnügt. Vorgesehen ist noch: auf 13. Dezember die Weihnachtsfeier, auf 17. Januar ein Ausflug, auf 1. März der Fastnachtsball.

Kommen dazu den Winter über noch einige wissenschaftliche Vorträge und gelingt, wie zu hoffen, die Neuschaffung eines Singchores unter der bewährten Leitung des Herrn Stockmayer, dann kann gewiß nicht gesagt werden, daß der Bezirk Stuttgart kein Leben zeigt. Rühmend soll noch hervorgehoben werden die Thätigkeit des Vergnügungsausschusses, insbesondere seines Leiters, des unermüdlichen Herrn Kollegen Kutzbach. Hoffentlich kann über die Weihnachtsfeier ein günstiger Bericht folgen. A.

Bezirk Ulm.

Unser Bezirksverein veranstaltete am Donnerstag, den 5. November in den auf das Geschmackvollste neuhergerichteten Sälen des Rothochsenkellers eine in allen Theilen wohlgelungene Familien-Unterhaltung.

Nach einigen begrüßenden Worten des Bezirksvorstandes Herrn Betriebs-Inspektions-Assistenten Kick leitete eine von den Herren Wolt, Kißling, Hinkel und Zipfel flott gespielte Ouvertüre zu „Nebukadnezar" für Klavier, Violine und Violoncello das Programm ein. Fräulein Ohrnberger (Sopran) brachte eine Arie aus „Freischütz („Wie nahte mir der Schlummer), sowie zwei Lieder zum Vortrag und entzückte die Zuhörer durch den Wohllaut ihres Organes und die Innigkeit des Vortrages. Herr Betriebs-Inspektions-Assistent Fischötter sang mit seinem Geschmack und künstlerischem Verständniß das „Lied an den Abendstern" aus „Tannhäuser", sowie zwei Lieder von Schumann und erntete stürmischen Beifall. Das in den Konzerten neuerdings leider so selten gehörte Waldhorn brachte Herr Postreferendär 1. Kl. Fein durch den meisterhaften Vortrag einiger Soli zu wirksamer Geltung. Unser jederzeit bereites Mitglied, Herr Stationskassier Kißling, erfreute uns auch diesmal wieder durch ein Violinsolo, wobei er wirksame Unterstützung in der von Fräulein Kißling übernommenen Klavierbegleitung fand. Für die Erheiterung der Anwesenden sorgte Herr Wirsing von hier, welcher einige Kouplets in ansprechender Weise vortrug.

An die Vorträge schloß sich ein heiteres Tanzvergnügen an, welches die Anwesenden bis zum frühen Morgen beisammen hielt. Um das Gelingen des Abends hatten sich weiterhin verdient gemacht die Ausschußmitglieder, Herren Eisenbahnsekretär Eichhöfer, Obertelegraphist Meffle und Eisenbahn-Assistent Hofmann, letzterer insbesondere auch durch die künstlerische Ausführung der Einladungskarten sowie des Programms.

Bezirk Mühlacker.

Leider war die am 8. November d. J. in Illingen abgehaltene Bezirksversammlung nicht so zahlreich besucht, wie man erwartet hatte; es ist dies um so bedauerlicher, weil ein langjähriges Mitglied des Bezirks, Herr Abtheilungsingenieur Mützel, der früher Vorstand desselben war und der durch seine prächtige Tenorstimme so manchmal den Verein erfreut hat, zugleich damit seinen Abschied vom Bezirk verband. Wir glauben die weniger starke Frequenz hauptsächlich dem Umstand zuschreiben zu müssen, daß eben den vom Versammlungsort entfernter wohnenden Bezirksmitgliedern das Fahrgeld etwas zu hoch zu kommen schien und daß deshalb der Besuch unterblieb. Hier macht sich der Mangel an der unsern Kollegen der Nachbarbahn (Baden) so loyal eingeräumten Vergünstigung der freien Fahrt sehr fühlbar, und die Mehrzahl der Vereinsmitglieder wäre gewiß zum größten Dank verpflichtet, wenn Seitens des Landesvereins auch in Erreichung dieser Vergünstigung ein Schritt vorwärts gethan würde. — Indeß vierlief der Abend, wenn auch in kleiner Runde, um so gemüthlicher, da der Scheidende, Herr Abtheilungsingenieur Mützel, mit seinen schönen Liedern nicht geizte und Herr Eisenbahnassistent Schmidt auf dem Klavier sein Möglichstes leistete; möge Herr Mützel dem Stuttgarter Bezirksverein, wohin derselbe jetzt übersiedelt, ein ebenso eifriges und thatkräftiges Mitglied bleiben, wie er es hier war! —

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden ergebenst ersucht, etwa zu stellende Anträge zu der demnächst stattfindenden regelmäßigen General-Versammlung schon jetzt an uns einzureichen; insbesondere sind Anträge auf Abänderung des Stimmrechtes zu stellen.

Dagegen bitten wir, alle übrigen zu stellenden Anträge auf Abänderung der Satzungen mit Rücksicht darauf, daß mit Eröffnung der Sterbekasse die Satzungen doch geändert werden müssen, vorläufig noch fortzulassen. **Die Vereins-Verwaltung.**

Neu gebildet haben sich die Bezirke Nr. 192 und 193, ersterer in Posen mit dem Vertrauensmann Herrn Lokomotivführer Schröder in Wilda bei Posen, letzterer in Meiningen mit dem Vertrauensmann Herrn Lokomotivführer Schilling.

Hannover, den 21. November 1896.

Die Vereins-Verwaltung.

v. Aschoff, Direktor. Schwitzky, Buchhalter.

Ortsbezirk Berlin.

Am Freitag, den 27. November d. J., Abends 8 Uhr. findet in den „Viktoria-Sälen", Leipzigerstraße 134, im oberen Saale der zweite Wintervortrag statt.

Thema: **Die Bergbahnen mit Drahtseilbetrieb unter Vorführung von Lichtbildern.** Referent: Herr Geheimer Regierungs-Rath Professor Dr. Reuleaux.

Wir bitten um recht zahlreiches Erscheinen, da der Vortrag sehr belehrend und hochinteressant ist. Die Mitglieder des Vereins der Königl. Eisenbahn-Direktionen Berlin und Halle erhalten gegen Vorzeigung der Mitgliedskarte Freifahrtscheine. ☛ Die Herren Bureaubeamten und Freunde des Vereins sind gleichfalls willkommen. Die letzte starke Betheiligung hat es nothwendig gemacht, künftig wieder den großen Saal zu nehmen.

Berlin, den 23. November 1896.

Der Bezirks-Vorstand.
Scharr.

191. Bezirk (Staßfurt).

Am 6. Dezember, Nachmittags 4 Uhr findet im Bache'schen Lokale hierselbst eine **Bezirks-Versammlung** statt, zu welcher die Mitglieder und Kollegen-Nichtmitglieder, sowie alle Hilfsbeamte

Digitized by Google

hierdurch höflichst eingeladen sind. — Tagesordnung: 1. Vorstellung des Vertrauensmannes. 2. Vortrag desselben über „Zweck und Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins im Allgemeinen und der Bezirke im Besonderen". 3. Stellungnahme und Vorschläge über eventuelle Bildung einer Ortsgruppe. 4. Anträge und Verschiedenes, insbesondere Klarlegung der Sterbekasse. 5. Aufnahme neuer Mitglieder.

Der Vertrauensmann.
Grodrian, Kgl. Güter-Expedient.

Bezirk Neuß.

Am Mittwoch, den 2. Dezember 1896, findet in **Neuß** im „Kölnischen Hof" eine Zusammenkunft der Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover statt.

Zur Besprechung gelangt: Bildung eines Ortsvereins.

Die Mitglieder werden gebeten, recht zahlreich zu erscheinen.

Die Vertrauensmänner.
Mibach, Lokomotivführer. Gründel, Stations-Assistent.

Ortsgruppe Goslar.

Am Sonntag, den 29. November cr., Nachmittags 5 Uhr, Versammlung im Vereinslokale „Hotel zum Schützenhof" zu Goslar.

Goslar, den 24. November 1896.

Der Vorstand.
Ehrhardt, Stat.-Ass.

Ortsgruppe Guben.

Endlich ist es uns gelungen, unser allverehrtes Mitglied, den Vorsitzenden des Bezirks Berlin, Herrn Stations-Assistenten Scharr, zu einem **Vortrage** zu gewinnen. Herr Scharr wird nun die große Liebenswürdigkeit haben, uns am Sonnabend, den 28. ds. Mts., Abends 8 Uhr einen Vortrag über „Zweck und Ziele pp. des Vereins" im „Hotel Kronprinz" in Guben zu halten.

Hierzu haben wir, um eine recht rege Betheiligung resp. Gewinnung vieler neuer Mitglieder zu erzielen, sämmtliche Eisenbahn-Beamte in Guben und Umgegend eingeladen und alle Dienststellen in der Runde mit Flugblättern versehen. Auch verfehlen wir nicht, an dieser Stelle sämmtliche Eisenbahn-Beamte, denen irgendwie Zeit und Gelegenheit gegeben ist, zu diesem Vortrage im Interesse der guten Sache freundlichst einzuladen.

Guben, den 23. November 1896.

Der Vorstand.
Hübner, Vorsitzender. Pehe, Schriftführer, Kassirer.

Aufruf an alle Beamte des Eisenbahndienstes in Frankfurt a. O. und Umgegend.

Am Sonntag, den 29. November d. J. Nachmittags 3 Uhr wird im unteren Saale der Aktienbrauerei zu Frankfurt a. O. der Vorsitzende des Ortsbezirks Berlin des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereines in Hannover, Stations-Assistent Scharr aus Berlin, einen Vortrag über: „Der Deutsche Eisenbahn-Beamten-Verein, seine Ziele und Wünsche" halten.

Wir gestatten uns, alle Beamte des Eisenbahndienstes zu diesem Vortrag ergebenst einzuladen und ihnen den Beitritt zum Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein an's Herz zu legen.

Der Verein ist auf sicherer Basis gebaut, bewahrt in jeder Beziehung seine Loyalität gegen die Verwaltung und deren Maßnahmen und kennt nicht die Bevorzugung eines einzelnen Standes. Der Verein sucht den Sinn für Patriotismus und Pflichttreue zu wecken und zu pflegen, den Geist der Zusammengehörigkeit aller Eisenbahnbeamten ohne Sonderinteresse zu fördern, den wirthschaftlich Schwächeren zu helfen und jedem Einzelnen in allen Lagen des Lebens und des Berufes berathend und helfend zur Seite zu stehen.

Kollegen! Folgt unserem Rufe! denn „Aus sich selbst heraus muß sich der Eisenbahnbeamtenstand heben und entfalten zur Ehre des Berufs und des Vaterlandes".

Mit kollegialischem Gruße

Der Ausschuß.

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Bezirk Chemnitz.

Den **2. Dezember d. J.** findet im Hohenzollern-Saale das **11. Stiftungsfest**, bestehend in **Konzert** und **Ball**, statt.

Die Mitgliedschaft wird hierzu ergebenst eingeladen.

Chemnitz, den 16. November 1896.

Der Bezirksvorstand.
Kreyßig, Vorsitzender. Schneider, Kassirer. Münzel, Schriftführer.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

I. Gemäß dem Beschlusse der Landesversammlung in Ulm 1896 hat das Aufsichtsrathsmitglied Herr Eisenbahn-Sekretär Ziegler auf 1. Oktober ds. Js. das **Deckungskapital der Sterbekasse** berechnet.

Dasselbe beträgt	16000 Mk.
Reservefonds 20%	3200 „
Vermögensstand Oktober 1891	8000 „

Das Vereinsvermögen muß demnach auf 1. Okt. 1896 betragen . . . . . ca. 27200 Mk.

Da dasselbe aber mindestens 30000 Mk. beträgt, so können die Kassenverhältnisse als günstig bezeichnet werden.

II. Der Bezirksverein Aulendorf hat sich konstituirt und wird bezüglich der Wahlen auf den Bericht in Nr. 45 der Vereinszeitung verwiesen.

III. Den Bezirksvereinen wird die rechtzeitige Einsendung der **Neujahrswunschenthebungslisten** in Erinnerung gebracht.

Stuttgart, 22. November 1896.

Für den Landesvorstand:
Fraenkel.

Verein der Reichseisenbahn-Beamten in Elsaß-Lothringen.

Am 9. Dezember 1871 wurde mit kaiserlichem Erlaß die Einrichtung einer „Kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen" angeordnet. Nach Einigung der deutschen Stämme zu einem starken Reiche, dessen 25jähriger Geburtstag am verflossenen 18. Januar wahrhaft erhebend gefeiert wurde, sind damals von 1870 bis Ende 1871 die Berufsgenossen aus Nord, Süd, Ost und West der altdeutschen Gaue hier zusammengezogen worden, um ihre Kraft in den Dienst der Reichs-Eisenbahnen zu stellen. Wir haben hier eine neue Heimath erworben, und so Mancher von uns hat nach und nach erst seine alte Heimath stückweise dem Herzen entreißen müssen. Es ist wohl zu empfinden, daß dies einen der bedeutungsvollsten Wendepunkte in unserem Leben darstellt, und da wohl nur verschwindend wenige der Flügelrad-Veteranen aus jener historischen Zeit noch das 50. Wiederjähren dieses Geschichtspunktes erleben können, so hat der reichsländische Kollegenverein gewünscht, den Reichsbahn-Jubilaren und den jüngeren Kollegen — Vereins- oder Nichtvereinsgenossen — eine Gelegenheit zu verschaffen, durch eine entsprechende Festlichkeit die Erinnerung an jene Zeit, sowie die segensreichen Folgen eines einigen Zusammenstehens wach zu rufen.

Da der Gründungstag des Bezirksvereins Straßburg am 7. Dezember fast das gleiche Datum mit dem oben erwähnten Erlaß zur Einrichtung der Kaiserlichen General-Direktion vom 9. Dezember trägt, so soll das zweite Stiftungsfest unseres Vereins verbunden mit dem Jubiläum der Reichs-Eisenbahnen am Samstag den 5. Dezember 1896 Abends 8 Uhr in dem geschmückten großen Festsaal der Orangerie zu Straßburg abgehalten werden.

Sämmtliche Kollegen der Reichs-Eisenbahnen laden wir hierzu herzlichst ein, worüber Programm an die Vereins- und Dienststellen zur Versendung gelangt sind. Anmeldungen zur Theilnahme würden dem unterzeichneten Hauptvorstand erwünscht sein, um die eintreffenden Kollegen am Bahnhof empfangen lassen zu können.

Straßburg, den 21. November 1896.

Der Hauptvorstand. Hörner. **Der Bezirksvorstand.** Fieck.

Programm zur Feier des II. Stiftungsfestes des Bezirks Straßburg, verbunden mit dem 25jährigen Jubiläum der Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen am Sonnabend, den 5. Dezember 1896, Abends 8 Uhr in der Haupt-Restauration der Orangerie.

(Eintritt nur durch den Haupteingang bei der Straßenbahn-Haltestelle.)

I. Theil.

1. Ouverture zur Oper „Der Freischütz" . . . C. M. von Weber.
2. Begrüßungsrede . . . . . Der Vorsitzende des Bezirks.
3. Fantasie aus der Oper „Tannhäuser" . . . . . Rich. Wagner.
4. Festrede . . . . . Der Vorsitzende des Landesvereins.
5. Berliner Frauen, a. d. Operette „Eine tolle Nacht" Einödshofer.
6. Allgemeines Lied . . . . . Bundeslied.

II. Theil.

7. Polnisches Lied . . . . . Burow.
8. Trinkspruch auf die Kollegialität . . . . . * * *
9. I. Finale aus der Oper „Lohengrin" . . . . . Rich. Wagner.
10. Humoristischer Vortrag . . . . . * * *
11. La Czarina, Polka Mazurka . . . . . R. Ganne.
12. Trinkspruch auf die Damen . . . . . * * *
13. Fantasie aus der Oper „Faust" . . . . . Gounod.
14. Klipp-Klapp, Galopp a. d. Operette „Waldmeister" Strauß.

III. Theil.

Ball.

Für Fahrgelegenheit mittelst der Straßenbahn zur Stadt zurück wird nach Beendigung des Festes gesorgt sein.

Digitized by Google

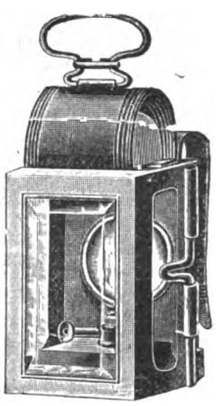
Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Genfingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.



Die besten **Schaufenterlaternen** mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktien-Gesellschaft

Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**

Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Symphonion-Musikwerk

selbstspielend, 40 Töne, herrliche Stahlkamm-Musik, Hebelaufzug, feinpolirtes Gehäuse mit Goldverzierung, Größe ca. 20×18×12 Ctm., versende mit 5 Stahlnotenscheiben incl. Kiste ab hier für nur **M. 16,50** Nachnahme; jede fernere Notenscheibe 33 Pfg. Dasselbe Instrument, zum Drehen, etwas kleiner nur **M. 11,50.** Illustrirter Katalog mit tausenden von Musik-Instrumenten aller Art franco gegen 30 Pfg. in Marken, die bei Bestellung rückvergütet werden.

Richard Kox, Musikw.-Export, **Duisburg a. Rh.**

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,
bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hochamige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, 175 **Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Rohmaterial
aus eigenem Bergwerk.
Dampfschlämmerei
mit 80 Pferdekräften.

Globus-Putz-Extract

ist die

Krone aller Putzmittel,

erzeugt den schönsten, anhaltenden Glanz, greift das Metall nicht an, schmiert nicht wie Putzpomade!

Laut den Gutachten von
3 gerichtlich vereideten Chemikern
ist

Globus-Putz-Extract
unübertroffen in **seinen vorzüglichen Eigenschaften!**

Fritz Schulz jun., Leipzig.

Bemusterte Offerten gratis und franko!

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Kautionen u. Kautionsdarlehne
schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Als Specialität offerire:

Tisch- und Hängelampen

in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen. **Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.**

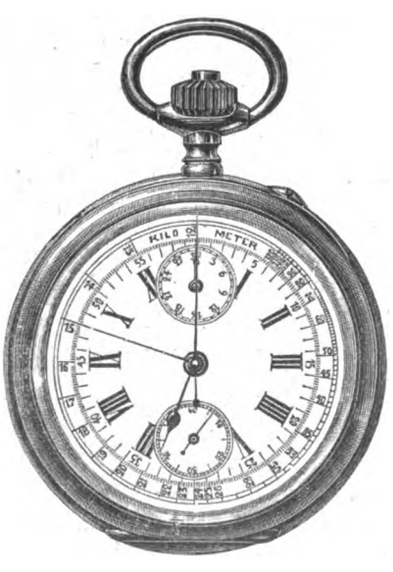
Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.

Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.

Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc

Cataloge und Prospekte gratis u. franko

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfenidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ • „),
„ „ Förster-Vereins („ • „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Nr. 49. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 3. Dezember 1896. München.

Preisausschreiben.

Von den verschiedensten Seiten bereits ist der Wunsch ausgesprochen worden, es möge versucht werden, über die Arbeitszeit, namentlich im Betriebsdienste, welche trotz ministerieller Erlasse in ihrer Eintheilung, wie in ihrer Ausdehnung noch oft mit Mißständen empfindlichster Art verbunden ist, sowohl hinsichtlich der Gesundheit als der Wirthschaftlichkeit, ja sogar der Betriebssicherheit, Klarheit herbeiführen zu helfen. Wir kommen diesem Wunsche entgegen durch Aufstellung folgender Preisaufgabe:

Inwiefern ist eine normale Arbeitszeit im Betriebs- und Verkehrsdienste nothwendig und durchführbar? welchen Umfang soll dieselbe haben, und welche Gründe sprechen für eine ausreichende Stellenbesetzung a) mit Beamten, b) mit Arbeitern auch bei zeitweilig schwächerem Verkehr?

Die Arbeiten sind bis zum 15. Februar 1897, verschlossen und mit Motto versehen, bei der Schriftleitung der Deutschen Verkehrs-Blätter, Leipzig, Dörrienstr. 3, einzureichen und werden vorerst dem Verbandspreßausschuß zur Begutachtung vorgelegt. Preisvertheilung erfolgt am 15. März 1897 event. nach Hinzuziehung einer weiteren Kommission. Auf die beste Arbeit entfällt ein Preis von 100 Mark und auf die zweitbeste ein solcher von 50 Mark. Das Abdrucksrecht der eingegangenen Arbeiten verbleibt unserem Organ. — Zum Abdruck gegen das übliche Honorar werden auch solche Arbeiten kommen, die nur einen Dienstzweig, z. B. den Fahrdienst, Maschinendienst usw. mustergiltig behandeln.

Leipzig, im November 1896. **Schriftleitung u. Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.**

Von der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn.

Die aus hessischen und preußischen Bahnbeamten bestehende Kommission, die im Juli d. J. in Mainz zusammentrat, um die Erträgnisse der einzelnen Bahnstrecken festzustellen, hat ihre Arbeiten soweit beendet, daß die Kommission vom 1. Dezember als aufgehoben zu betrachten ist. Eine zweite Kommission, welche ausschließlich aus preußischen Eisenbahn-Sekretären besteht und beauftragt ist, die Personalverhältnisse der Ludwigsbahnbeamten und Bediensteten festzustellen und dieselben den neuen Verhältnissen entsprechend einzutheilen und zu klassifiziren, befindet sich noch in vollster Thätigkeit. Ueber die Arbeiten dieser Kommission, welche für das Ludwigsbahnpersonal von größter Bedeutung sind, verlautet bis jetzt nur das Eine, daß das Ergebniß erst bekannt wird, wenn der preußische Landtag die Abmachungen zwischen Hessen und Preußen ebenfalls genehmigt hat. Da die Personalkommission bis dahin ihre Arbeiten vollständig bewältigt hat, ist man in maßgebenden Kreisen der Ansicht, daß das Personal über die künftige Gestaltung der Bureauverhältnisse, etwa bis Ende dieses Jahres Aufschluß erhält. Dies ist um so bestimmter anzunehmen, weil umfangreiche Personalveränderungen zu gewärtigen sind. Nach dem Staatsvertrag stellt Hessen 75 Proz. und Preußen 25 Proz. der Beamten für die neue Eisenbahn-Direktion Mainz. Es werden daher voraussichtlich schon vor dem 1. April 1897 eine gewisse Anzahl preußischer Beamten zu der gemeinschaftlichen Direktion nach Mainz versetzt. Eine große Umwälzung steht bevor in den Bureauverhältnissen. Einzelne Bureaus werden vollständig aufgehoben, und andere werden zu größeren Bureaus vereinigt. Dasselbe geschieht in Darmstadt, wo vier neue Inspektionen in Aussicht genommen sind, nämlich: eine Verkehrs-Inspektion, eine Betriebs-Inspektion, eine Maschinen-Inspektion und eine Werstätten-Inspektion. Es unterliegt daher keinem Zweifel, daß vor dem 1. April 1897 auch umfangreiche Versetzungen zwischen Mainz und Darmstadt eintreten. Auch der Brückenbau in Worms mit dem kommendes Frühjahr begonnen wird, hat zur Folge, daß eine Anzahl Beamte aus dem Baufach dahin versetzt wird. Versetzungen nach anderen preußischen Eisenbahn-Direktionen, wie mancherseits schon angenommen wurde, sind jedenfalls nicht zu gewärtigen, denn nach dem zwischen Hessen und Preußen abgeschlossenen Vertrag können hessische Bahnbeamte nur dann außer Land versetzt werden, wenn dieselben damit einverstanden sind. —

Was die Organisation des gemeinschaftlichen Direktionsbezirkes betrifft, so ist in der Begründung des Gesetzentwurfes zur Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn Folgendes darüber gesagt:

Die neue Betriebsgemeinschaft ruft erhebliche Organisationsmaßregeln hervor. So wird die Errichtung einer Eisenbahndirektion

Digitized by Google

zum Bedürfniß. Als Sitz dieser Behörde kann nur die Stadt Mainz in Frage kommen, welche, im Brennpunkt des Handels und Verkehrs gelegen, von Anbeginn der Privatverwaltung an der Spezialdirektion der Ludwigsbahn als Sitz gedient hat und in der sich auch ein für die Zwecke der Staatsverwaltung passendes Verwaltungsgebäude vorfindet. Es ist die Absicht, der unmittelbaren Leitung und Beaufsichtigung dieser den preußischen Eisenbahndirektionen in Bezug auf den Wirkungskreis und die Geschäftsbehandlung völlig gleichzustellenden Eisenbahndirektion zunächst die südlich vom Main in den Hessischen Provinzen Rheinhessen und Starkenburg, sowie die in Baden belegenen Linien der Ludwigsbahn und die zur Zeit zu den Direktionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken gehörenden preußischen Strecken Bingerbrück-Koblenz, Bingerbrück-Kirn und Langenlonsheim-Simmern zuzutheilen. Die Oberhessischen Bahnen sowie die Linie Eschhofen-Höchst mit Abzweigung nach Wiesbaden und Höchst-Frankfurt a. M.-Hanau-Aschaffenburg sollen der Direktion Frankfurt a. M. zugetheilt werden.

Um auch äußerlich die Beziehungen beider Staaten zu dem Gemeinschaftsverhältniß zum Ausdruck zu bringen, soll die in Mainz zu errichtende Behörde, an deren Spitze ein von der Preußischen Regierung zu ernennender Präsident steht, die Bezeichnung „Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion" führen, den auf hessischem Gebiet belegenen Dienststellen dagegen die Bezeichnung als „Großherzoglich Hessische" insoweit beigelegt werden, als die gleichen Stellen in Preußen die Bezeichnung als „Königlich Preußische" führen. Für alle Behörden und Dienststellen des ganzen Gemeinschaftsgebietes gelten indessen gleichmäßig die für Verwaltung und Betrieb der preußischen Staatseisenbahnen bestehenden Vorschriften und Grundsätze.

Um hessischen Staatsangehörigen eine Anstellung im Gemeinschaftsdienste auf hessischem Gebiete zu sichern, ist nach Art. 14 des Staatsvertrages eine dem Umfange des hessischen Eisenbahnbesitzes entsprechende Anzahl von Stellen mit hessischen Beamten zu besetzen. Die Annahme, Ernennung und Pensionirung der Beamten und des sonstigen Dienstpersonals der Betriebsgemeinschaft bleibt auch bezüglich der hessischen Beamten grundsätzlich der Gemeinschaftsverwaltung vorbehalten. Ausnahmen treten u. A. ein bezüglich der höheren hessischen Eisenbahnbeamten, welche die hessische Regierung mit dem ihrer amtlichen Stellung entsprechenden Rang und Titel ernennt und pensionirt.

Im Weiteren heißt es: „Die Ausführung des Baues neuer Bahnen, welche für Rechnung der hessischen Regierung hergestellt werden, soll ebenfalls der Gemeinschaftsverwaltung zufallen. Die Einrichtung einer besonderen Bauverwaltung neben der Gemeinschaftsverwaltung ist nicht beabsichtigt. Die Gemeinschaftsverwaltung baut daher nicht nur diejenigen neuen Bahnen, die in die Finanzgemeinschaft einbezogen werden, sie führt auch diejenigen neuen Linien aus, die für besondere Rechnung der hessischen Regierung herzustellen sind und nicht in die Finanzgemeinschaft fallen. In beiden Fällen ist die Mitwirkung der hessischen Regierung bei der Projektirung dieser Linien und bei der Rechnungslegung über die für die Bauausführung aufgewendeten Kosten vorgesehen.

Im Uebrigen werden die preußischen und hessischen Linien wie ein einheitliches Netz verwaltet und in jeder Beziehung gleichmäßig behandelt werden. Aus gleichen Gründen ist auch die Zuweisung der Direktionsbezirke Mainz und Frankfurt a. M. zu einem und demselben Bezirks-Eisenbahnrath in Aussicht genommen, welcher zwei hessische Vertreter für den Landes-Eisenbahnrath wählt und der hessischen Regierung die Betheiligung an den Verhandlungen des letzteren durch einen Kommissar freigestellt.

Das durch den Staatsvertrag vom 23. Juli d. J. zwischen Preußen und Hessen begründete Gemeinschaftsverhältniß muß seiner Natur nach ein dauerndes sein und sein Bestand kann nicht von dem Belieben des einen oder anderen Theilnehmers abhängig gemacht werden. Es erschien deshalb nicht angängig, die vereinbarte Betriebsgemeinschaft einer Kündigung zu unterwerfen. Für den Fall, daß von den vertragschließenden Staaten die Auflösung der Gemeinschaft vereinbart werden sollte, würde diese nach den gleichen Grundsätzen, nach denen die Vereinigung stattgefunden hat, erfolgen.

Es erschien angezeigt, die Aufnahme anderer deutscher Eisenbahnverwaltungen in die Gemeinschaft und die Uebertragung der sich aus dem Gemeinschaftsvertrage ergebenden Rechte und Pflichten auf das Reich vorzubehalten.

Unter den zur Zeit auf preußischem Gebiete noch im Privatbetrieb stehenden Eisenbahnen ist die hessische Ludwigsbahn sowohl nach ihrer Lage und Ausdehnung, wie nach ihrer Bedeutung für den Verkehr die wichtigste.

Von den im Eigenthum der hessischen Ludwigseisenbahn-Gesellschaft befindlichen Linien mit einer Gesammtlänge von 689,02 Kilometer liegen:

a)	auf großherzoglich hessischem Staatsgebiete	. . .	506.49 km,
b)	„ königlich preußischem „	. . .	146,42 „
c)	„ „ bayerischem „	. . .	9.15 „
d)	„ großherzoglich badischem „	. . .	26,96 „

Außer den Eigenthumslinien betreibt die hessische Ludwigs-Eisenbahn folgende Pachtstrecken:

1. die der Stadt Frankfurt a. M. gehörige städtische Verbindungsbahn von Frankfurt a. M. Ostbahnhof nach Greifsheim 7,74 Kilometer.

2. die dem bayerischen Staate gehörige Strecke von der preußischen Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg 16,36 Kilometer.

Endlich hat die hessische Ludwigs-Eisenbahn die dem preußischen Staate gehörige 3,22 Kilometer lange Strecke Eschhofen-Limburg im Mitbetrieb.

Die Bedeutung der hessischen Ludwigsbahn in dem Verkehrsnetz der deutschen Eisenbahnen, wie insbesondere in ihren Beziehungen zu den preußischen Staatseisenbahnen bedarf kaum der näheren Darlegung. Ein Blick auf die Karte zeigt, wie ihre Linien von Nord nach Süd auf beiden Seiten des Rheins und von Ost nach West längs des Mains sich in wichtige große internationale Verkehrsstraßen als unentbehrliche Zwischenglieder einfügen. In großen Handelsplätzen, wie Frankfurt a. M., Mainz, Hanau, Worms, Mannheim, in volkreichen Städten wie Wiesbaden und Darmstadt, findet ihr eigener Verkehr bedeutsame und ergiebige Stützpunkte. Die Verbindung mit dem Rhein bei Gustavsburg und Mainz und mit dem Main in Frankfurt setzt sie in unmittelbare Beziehungen zu der Stromschifffahrt und macht sie zu einem der wichtigsten Faktoren in dem sehr frequenten Rhein- und Mainumschlagsverkehrs. Bei Bingen (Bingerbrück) an das linksrheinische Staatseisenbahnnetz sich anschließend, bildet sie die natürliche Fortsetzung der großen preußischen Staatsbahnlinien des linken Rheinufers nach Mainz (bez. Frankfurt), der Pfalz und dem Elsaß. Im Naussauischen mit den Staatsbahnen an verschiedenen Punkten zusammenstoßend, gewährt sie vielfach eine nothwendige Ergänzung des örtlichen Staatsbahnnetzes in diesem Bezirk. In Hanau bez. Aschaffenburg vermittelt sie die Verbindung der preußischen Staatsbahn, der Reichsbahn und der pfälzischen Bahnen mit den bayerischen Staatsbahnen und entsendet südlich Linien nach Baden und Württemberg. Einerseits auf das engste Zusammenwirken mit den Staatsbahnen angewiesen, andererseits wieder in lebhaftem Wettbewerb mit ihnen stehend, wird sie erst nach der Vereinigung bei der zu gemeinsamer Verwaltung zur vollen wirthschaftlichen Ausnutzung ihrer bevorzugten Lage gelangen.

Die Uebergabe des Kaufobjektes soll am 1. des zweiten auf die Vollziehung des Vertrages folgenden Monats — voraussichtlich also am 1. Februar 1897 — bewirkt werden. Zu demselben Zeitpunkt soll die Auflösung der Gesellschaft erfolgen.

Der neue Etat der Reichs-Eisenbahn-Beamten.

Während der Reichs-Eisenbahnetat für 1897/98 noch keine Angaben über die zu erwartenden Gehaltsaufbesserungen brachte, ist nachträglich eine in der Bundesrathssitzung vom 20. November berathene Ergänzungsvorlage zum Reichsetat für 1897/98 in einer besonderen Denkschrift an den Reichstag gelangt. Diese Aufbesserungen stellen sich als eine nothwendige Fortsetzung der durch Nachtragsetat 1890/91 und 1891/92 herbeigeführten Zulagen für die unteren Beamtenklassen dar. Was insbesondere den Etat der Reichs-Eisenbahn-Beamten betrifft, so ist die Aufbesserung derselben, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, zum größten Theil, z. B. bei den Mitgliedern der General-Direktion, den Eisenbahn-Direktoren, Inspektions-Vorständen, wie nicht minder bei den Stationsvorstehern, Stationskassenrendanten und Güterexpedienten 1. Kl., Bahnmeistern, Werkmeistern und Stations-Assistenten eine recht erfreuliche, und es läßt sich hieraus schließen, daß sehr wahrscheinlich auch die Gehaltsaufbesserung der preußischen Ober- und mittleren Beamten im demnächst bekannt werdenden Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung eine entsprechende sein wird. Damit wird dann auch der Hauptanlaß zur bisherigen berechtigten Unzufriedenheit wegfallen.

Die Berathungen im Reichstag haben vielleicht auch noch den Erfolg, daß die besonderen Wünsche, welche in Nr. 47 der Verkehrs-Blätter zum Etat der Reichsbahn-Beamten zum Ausdruck kamen, sich auch noch erfüllen werden.

Digitized by Google

Die Gehaltsaufbesserungen der Beamten der Reichs-Eisenbahnen nach dem Voranschlage zum Etat 1897/98.

Nr.	Dienststellung	Gehalts-Stufen								Gehalt und Zuschuß			
		1	2	3	4	5	6	7	8	bis jetzt:		künftig:	
	A. Höhere Beamte.									Gehalt	Zuschuß	Gehalt	Zuschuß
1.	Mitglieder der General-Direktion . . .	4700	5300	5900	6500	7100	7700	—	—	4700—6500	800	4700—7700	800
2.	Eisenbahn-Betriebsdirektoren	4600	5100	5600	6100	6600	7000	—	—	4600—5800	800	4600—7000	600
3.	Hauptkassen-Rendant	5300	5600	5900	—	—	—	—	—	4100—5900	520	5300—5900	400
4.	Vorstände der Betriebs-, Maschinen- und Verkehrs-Inspektionen und Stellvertreter der Vorsteher der Betriebs-, Bau- und Maschinentechnischen Bureaux . . .	4100	4700	5300	5800	6300	6800	—	—	4100—5300	400	4100—6800	400
5.	Telegraphen-Oberinspektor	4100	4700	5300	5800	6300	6800	—	—	4100—5900	320	4100—6800	400
6.	Bau- und Maschinen-Inspektoren . . .	4100	4700	5200	5700	6200	—	—	—	4100—5300	400	4100—6200	400
	B. Mittlere Beamte.												
1.	Eisenbahn-Betriebskontroleure	3300	3600	3900	4200	4500	—	—	—	2700—3900	600	3300—4500	240
2.	Hauptkassenkassirer	3300	3600	3900	4200	4500	—	—	—	2400—3900	450	3300—4500	240
3.	Stations-Vorsteher zu Straßburg und Metz	2700	3150	3600	4050	4500	—	—	—	2700—3900	600	2700—4500	240
4.	Stations-Vorsteher I. Kl.	2700	3150	3600	4050	4500	—	—	—	2400—3500	500	2700—4500	240
5.	Stationskassen-Rendanten und Güterexpedienten I. Kl.	2700	3150	3600	4050	4500	—	—	—	2700—3500	240	2700—4500	240
6.	Technische Eisenbahn-Sekretäre	2400	2750	3100	3450	3800	4150	4500	—	2400—3900	450	2400—4500	240
7.	Werkstätten-Vorsteher	2400	2750	3100	3450	3800	4150	4500	—	2400—3900	240	2400—4500	240
8.	Nichttechnische Eisenbahn-Sekretäre . . .	2100	2500	2900	3300	3600	3900	4200	4500	2400—3900	450	2100—4500	240
9.	Material-Verwalter I. Kl.	2100	2500	2900	3300	3600	3900	4200	4500	2400—3300	240	2100—4500	240
10.	Stations-Vorsteher II. Kl.	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3300	—	2100—2900	240	2100—3300	240
11.	Stationskassen-Rendanten und Güterexpedienten II. Kl.	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3300	—	2100—2900	240	2100—3300	240
12.	Bahnmeister I. Kl.	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3300	—	2100—2900	240	2100—3300	240
13.	Werkmeister	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3300	—	2100—2900	300	2100—3300	240
14.	Betriebs-Sekretäre (künftig wegfallend) .	1800	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3300	1800—3000	240	1800—3300	240
15.	Bureau-Assistenten	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	—	1800—2500	240	1800—3000	240
16.	Stations-Aufseher und Stations-Assistenten	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	—	1800—2500	240	1800—3000	240
17.	Bahnmeister II. Kl.	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	—	1800—2400	240	1800—3000	240
18.	Telegraphen-Kontroleure	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	—	1950—2550	120	1800—3000	240
19.	Material-Verwalter II. Kl.	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	—	1800—2500	240	1800—3000	240
20.	Lokomotivführer	1500	1700	1900	2050	2200	2350	2500	—	1500—2300	240	1500—2500	240

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Zum Wagenmangel. Das „Leipziger Tageblatt" (volkswirthschaftlicher Theil) wird unterm 30. November darauf aufmerksam gemacht, daß der unter vorstehender Ueberschrift in der Nummer 548 des Leipz. Tagebl. aus der Zeitung des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" abgedruckte Artikel (Verfasser Bezirksinspektor Ziegler) durch den Präsidenten der Eisenbahn-Direktion zu Essen in derselben Zeitschrift scharf Erwiderung gefunden hat. Es heißt da u. A.: „Für das weitaus stärkste Versandgebiet des Vereins, den Ruhrkohlenbezirk, treffen diese (die Ziegler'schen) Anschauungen in keiner Weise zu". Er führt demnächst unter eingehender Begründung seiner Angaben aus, daß die Zechen der Regel nach niemals mehr Wagen bestellen, als sie beladen können und daß die geforderten Wagen, wenn sie rechtzeitig gestellt werden, auch stets anstandslos beladen worden sind, so daß der zeitweise Wagenmangel im Ruhrkohlenbezirk durchaus keine Einbildung, sondern greifbare Wirklichkeit ist. Im Leipz. Tagebl. wird dazu bemerkt: Wenn die amtlichen Organe sich der Erkenntniß des Uebelstandes nicht verschließen, dann kann man sich der Hoffnung hingeben, daß es seitens derselben nicht an Maßnahmen fehlen wird, um dem Uebelstande thunlichst zu begegnen, wenn auch die Ansichten über die zu ergreifenden Vorkehrungen in einzelnen Punkten noch auseinander gehen mögen. — Dazu wird dann noch aus dem Zwickauer Kohlengebiet geschrieben: „Daß der Aufsatz des Herrn Ziegler auch nicht für Sachsen paßt, geht am besten daraus hervor, daß in Sachsen, z. B. in Oelsnitz-Lugau, die Wagengestellung besonders zu Zeiten des Wagenmangels überhaupt nicht nach den Bestellungen der Kohlenwerke, sondern nach den bahnseitig ermittelten Verhältnißzahlen, mit welchen die einzelnen Werke am Verkehr des letzten Halbjahres betheiligt waren, erfolgt. Eine größere Bestellung hätte somit nicht den geringsten Zweck. Wohin wir aber dieses Jahr noch mit dem Wagenmangel kommen sollen, ist nicht recht erfindlich, denn seit September wechseln ungefähr alle 14 Tage mit genügender und durchaus ungenügender Wagengestellung ab." Im Hinblick hierauf können wir nur auf die verschiedenen Artikel in unserem Organ über diesen Gegenstand, vornehmlich aber den letzten in den Nummern 40, 41 und 42 hinweisen, in welchem auf Grund beruflicher Erfahrung das Erforderliche gesagt ist. —

Neuer Schnellzug Berlin—Mailand über Stuttgart. Die große Schnelligkeit, mit der Preußen seine internationalen Züge durchführt, wird von den Nachbarbahnen lebhaft empfunden, wird doch dadurch der Verkehr oft von seiner geographisch richtigen Linie abgelenkt und Konkurrenzbahnen zugeführt. Nehmen wir beispielsweise den Verkehr nach der Schweiz. Die naturgemäße Richtung wäre vom Norden über Bayern oder Württemberg; statt dessen gehen die schnellsten Züge von Berlin nach Zürich, beispielsweise auf dem großen Umweg über Frankfurt, Elsaß und Basel und gebrauchen zu dieser starken Abweichung von der geraden nur $19\frac{1}{2}$ Stunden, während über Lindau 24, über Nürnberg-Stuttgart 22 Stunden benöthigt werden. Gewisse Organe, die es stets als eine Unmöglichkeit hingestellt haben, die preußische Reisefahrtgeschwindigkeit zu erreichen, legten schon die Hände resignirt in den Schooß und erhofften für die Fahrstrecke Berlin—Leipzig—Mailand Alles von dem Bau der Bahnen Garmisch-Imst und der Engadinerbahn. Das ist aber ein Wechsel auf eine sehr entfernte Zukunft, der möglicherweise im Hinblick auf die enormen Schwierigkeiten des Maloja-Absturzes niemals zur Einlösung gelangen wird. Glücklicherweise hat diese Resignation nicht gesiegt und eine am 12. November in Nürnberg seitens der betheiligten Bahnen stattgehabte Konferenz hat einen neuen Schnellzug zwischen Berlin und Mailand beschlossen, der an Schnelligkeit alle bisherigen schlagen und überdies die geographisch richtigste Linie wählen wird. Der

Digitized by Google

Zug strebt sofort nach Stuttgart und zwar weder über die 705 Kilometer lange Strecke über Hanau-Eberbach, noch über Nürnberg — 694 Kilometer — sondern auf der direkten, landschaftlich hochinteressanten über Ritschenhausen-Würzburg, wodurch der preußischen Bahn an der 651 Kilometer langen Strecke ein Antheil von 357 Kilometer gesichert ist; die Reisegeschwindigkeit des Zuges dürfte wahrscheinlich 60 Kilometer in der Stunde erreichen, wodurch es möglich ist, den Zug in 12 Stunden nach Stuttgart zu legen. Ab Stuttgart läuft der Mailander Expreß über Gäubahn nach Immendingen, 147½ Kilometer, benutzt ab dort die kurze badische Strecke bis Schaffhausen — 50 Kilometer — und geht von da zur Nordostbahn über, die ihn nach 55 Kilometern Lauf nach Zürich bringt, 903 Kilometer von Berlin, d. h. unter Berücksichtigung der Grenz- und Direktionsschranken eine in 18 Stunden zurücklegbare Entfernung. Zürich, das durch die Eröffnung der neuen Zufuhrbahn nach dem Gotthard am 1. Mai nächsten Jahres bedeutend gewinnen und nur 45 Kilometer von der Knotenstation Arth-Goldau entfernt sein wird, entsendet den neuen Expreß über den Gotthard nach dem 197 Kilometer südlichen Grenzort Chiasso in etwa 6 Stunden, wo ihn dann die italienische Mittelmeerbahn empfängt und ihn die restlichen 52 Kilometer in einer guten Stunde durchführt, rund 1200 Kilometer ab Berlin und in etwa 26 Stunden, während die jetzige schnellste Verbindung nach Mailand über Basel 28 Stunden, über München Brenner 31 Stunden, im Rückweg über beide Strecken 31 Stunden beträgt. Der Fahrplan steht noch nicht fest, sobald dies der Fall ist, werden wir ihn mittheilen, und ist es auch nicht ausgeschlossen, daß an Stelle der Strecke Thüringen—Würzburg diejenige über Probstzella—Nürnberg-Creilsheim gewählt wird. Dr. J.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Fahrlässige Transportgefährdung. Der Rangirmeister Wilhelm Löwenforst war am 19. Juni 1896 vom Landgericht Düsseldorf wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes zu Strafe verurtheilt. An einem Sonntage wurde von Bendorf nach Herzogenrath ein Sonderpersonenzug abgelassen, wovon der Angeklagte keine Kenntniß hatte. Er hatte um diese Zeit verschiedene Wagen zu rangiren und besorgte dies der Bequemlichkeit (?!) halber auf einem Durchgangsgleise, das er nach 2 Stunden wieder von einem fahrplanmäßigen Zuge benutzt wußte. Nach § 12, Abs. 3 der Rangirordnung hat in einem solchen Falle stets vorher Mittheilung an den Stationsvorsteher zu erfolgen, die nur in äußersten Fällen während oder gleich nach der Rangirbewegung nachzuholen ist. Mit der Beobachtung dieses Paragraphen wurde es aber auf der Station gar nicht so sehr genau genommen, und von dieser laxen Handhabung glaubte der Angeklagte auch an dem erwähnten Sonntage nicht abweichen zu brauchen. Infolgedessen kam der Sonderzug auf dem Gleise an, auf dem noch drei leere Wagen standen. Dank der Vorsicht des Zugspersonals kam es nur zu einem sanften Zusammenstoße, der einen geringfügigen Materialschaden verursachte. Nächst seinem Hinweise auf den alten Brauch, die vorherige Mittheilung zu unterlassen, berief sich der Angeklagte auch darauf, daß ja fahrplanmäßig das Gleis noch 2 Stunden lang frei gewesen und er außerdem verhindert gewesen sei, die Meldung auch hinterher zu erstatten. Er habe, um sich nicht einer direkten Pflichtverletzung schuldig zu machen, sofort hinterher einen Güterzug abfertigen müssen, so daß zu einer Meldung keine Zeit mehr gewesen sei. Bis zum Stationsvorsteher hätte er 400 Schritt und bis zum Telephon erst noch 120 Schritt gehen müssen. Der Angeklagte bezog sich auch in seiner Revision gegen das Urtheil wieder darauf, daß er von dem Sonderzuge nichts gewußt habe und das Rangiren auf dem Durchgangsgleise nicht als Pflichtverletzung ansehe. Das Reichsgericht verwarf die Revision.

Die Berufungen beim Reichsgericht in Fällen der Verurtheilung wegen fahrlässiger Eisenbahn-Transportgefährdung lauten sehr oft dahin, daß das, was die Angeklagten gethan oder unterlassen haben, seit langer Zeit auf der betreffenden Station üblich sei und daß sie, nur altem Gebrauche folgend, infolgedessen nicht zu verurtheilen seien. Das Reichsgericht hat aber hierin in den weitaus meisten Fällen keine strafbefreiende Wirkung zu erkennen vermocht und hat es bei dem strafgerichtlichen Urtheil bewenden lassen, d. h. es hat die Revision des Angeklagten verworfen. Hieraus geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß es kein Betriebsbeamter, aus welchen Rücksichten es immer sich empfehlen möchte, ruhig mit ansehen darf, wenn sich bedenkliche Abweichungen von den geltenden Vorschriften oder sonstige Mißstände irgendwo einnisten; denn es besteht die ernste Gefahr, daß um so leichter ein Unfall eintritt, dem eine strafbare Handlung vorgeschoben werden kann. Deshalb ist allen Beamten des ausübenden Betriebsdienstes, sei es auf der Strecke, auf der Station oder auf dem rollenden Zuge dringend anzurathen, bei ihren Behörden unter Hinweis auf diese ziemlich zahlreichen Urtheile auf das Bestimmteste auf die Nothwendigkeit der rechtzeitigen Abstellung von eingeschlichenen Unregelmäßigkeiten oder Mißständen hinzuweisen. Die Furcht, oder das Bedenken, auf unangenehme Entgegnung zu stoßen, darf hiervon nicht abhalten. Was Recht ist, muß Recht bleiben und wird in der Regel auch Rücksicht finden. Sollte das aber nicht der Fall sein, so werden die Betreffenden gut thun, sich Zeugen und Beweise über ihre in loyaler Weise erfolgte Reklamation zu verschaffen, um auf alle Fälle gesichert zu sein. Die Vereinsorgane können sich ein Verdienst um die Sache der Rechtshilfe erwerben, wenn sie in den Versammlungen auf diesen Punkt wiederholt und unermüdlich hinweisen. Sie tragen dadurch vorbeugend zum Rechtsschutz bei, d. h. es können zuversichtlich eine Reihe von Unfällen vermieden werden, die Anderen neben dem Schaden auch das entstehende gerichtliche Nachspiel ersparen. —e.—

Prüfungswesen.

Sachsen. Prüfungsaufgaben für die Stelle eines Bureau-Assistenten.

Welche Vortheile haben die bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigten Hilfsbediensteten und Arbeiter durch die Anstellung als Staatsdiener

a) im Allgemeinen?
b) im Besonderen für sich und ihre Angehörigen unter Bezugnahme auf die Besoldungs-, Krankenunterstützungs- und Pensionsverhältnisse?
c) gegenüber der früheren Anstellung als Staatsbeamte?

Welche Grundsätze sind für die Ueberlassung von Dienst- und Miethwohnungen maßgebend, welche Anzeigen sind zu erstatten, auf welchen Grundlagen beruht das Miethverhältniß, auf welche Zeitdauer, zu welchen Terminen und durch wen ist der Miethzins zu erheben, wie ist er zu verrechnen und was ist bei der Wohnungsrückgabe zu beachten?

Für den Rangirbahnhof X. macht sich eine Anlage für Beschaffung von Lokomotivspeisewasser erforderlich. Der tägliche Bedarf beträgt 48 Kubikmeter. Würde die Staatseisenbahn eine eigene Anlage erbauen und in Betrieb nehmen, so würde das Kubikmeter Wasser 28 Pfennige kosten. Würde sie dagegen das Wasser aus der städtischen Leitung entnehmen, so wären für das Kubikmeter 22 Pfennige zu zahlen, außerdem aber eine Anschlußleitung mit einem Kostenaufwande von 5473 Mk. 36 Pfg. herzustellen.

Rechnet man für Amortisation und Verzinsung dieser Baukosten 5¾ Proz. und schlägt diese zu dem Bezugspreise für das städtische Wasser:

a) welche Bezugsweise würde sich dann als die billigste herausstellen und wieviel würde bei Anwendung derselben gegenüber der teuereren Bezugsquelle jährlich (365 Tage) gespart werden?
b) Wieviel beträgt diese Ersparniß in Prozenten?

Technisches.

Selbstthätige Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge von Ernst Biedermann, Kgl. Reg.-Baumeister, Berlin. D. R. P. Nr. 87421.

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge, welche beim Aneinanderstoßen der Wagen selbstthätig in Wirksamkeit tritt, während die Entkupplung von den Langseiten der Wagen aus erfolgt.

Umstehende Abbildung Fig. 1 stellt die ausgelegte Kupplung im gegenseitigen Eingriff dar. Die Fig. 2 und 3 erläutern die Einrichtung des Kupplungsmechanismus. Die Kupplung wird gebildet aus dem gußstählernen Keil H, welcher an die Stelle der bisherigen Schrauben-Kupplungsvorrichtung eingeschaltet werden soll und gleich dieser um den gemeinsamen alten Drehzapfen mittelst seines hinteren gabelförmigen Theiles drehbar ist; im gelösten Zustande hängt derselbe neben der unverändert beizubehaltenden Nothkupplung frei hernieder. Soll die Kupplung fahrbereit gemacht werden, so wird der Keil mittelst seines schmiedeisernen Auslegehakens H, der über den bestehenden Kupplungshaken gehoben wird, wagerecht ausgelegt, wie Fig. 1 dies im linksseitigen Schnitt darstellt. Fahren die beiden zu kuppelnden Fahrzeuge an einander, so gleitet einer der beiden Keile, deren Spitzen sich in der beschriebenen Anfangslage gegenüberstanden,

Digitized by Google

über dem anderen in die Höhe, indem er sich um seinen Aufhängungszapfen dreht (in Fig. 1 rechter Keil), während der untere durch den Auslegerhaken in seiner Anfangslage gehalten wird. Dieser oben befindliche auslaufende Keil wird durch die Feder des Spannbügels S, welcher an einer Seite des unteren Keiles befestigt ist, an diesen herangepreßt; der entsprechende Spannbügel des oberen Keiles ragt unthätig in die Luft. In einer Ausbohrung des oberen Keiles befindet sich der gußstählerne runde Federbolzen B, der durch den Druck einer Spiralfeder hervorgepreßt wird; dieser Federbolzen schnappt, sobald die Puffer der beiden Fahrzeuge sich berühren, in eine entsprechende Vertiefung des unteren Keiles, letztere ist, wie die Aufsicht in Fig. 2 zeigt, durch Verbreiterung so gestaltet, daß der Eingriff in den stärksten Gleiskrümmungen erfolgen muß und daß er sich nach dem Anziehen der Wagen in die Mittellinie verlegt. Die Fahrzeuge sind dieser Art durch freien Auflauf gekuppelt. Die Entkupplung erfolgt durch einen Handdruck auf den schmiedeisernen Lösungshebel a, der nach Fig. 3 eine Gabel bildet, deren Drehachse der anfangs erwähnte Bolzen des Keiles ist, auf dessen Mitte auch der Auslegerhaken H sitzt; diese Lösungsgabel umfaßt mittelst zweier Augen einen Stift des Federbolzens B, den sie daher unter Ueberwindung der Spiralfederkraft in das Keilgehäuse zurückdrückt. Der untere Keil der Fig. 1 zeigt den so zurückgedrückten Federbolzen B.

Eine Sperrfeder (Fig. 1 und 3) am Kastenträger des Wagens hält die niedergedrückte Gabel a fest, die beiden Wagen sind entsteg verschraubt werden. Nach zahlreichen Versuchen soll es sich als nothwendig erwiesen haben, für jede Schienenlänge vorzusehen:

bei 6 m langen Schienen nur Winkellaschen
„ 8 „ „ „ Winkellaschen und 1 } aufgebogene Unter-
„ 10 „ „ „ „ „ 2 } lagsplatte oder
„ 13 „ „ „ „ „ 3 } Winkelpaar,

wobei vorausgesetzt wird, daß ein widerstandsfähiger Bettungsstoff vorhanden ist. Es wird demnach für nothwendig erachtet, die Schiene bei einer Länge von 6 Meter mit zwei, bei 8 Meter mit drei, bei 10 Meter mit vier und bei 12 Meter sogar mit fünf Schwellen fest zu verbinden.

Die Erprobung der alten Eisenbahnbrücke über die Emme bei Wolhusen bis zum Eintritt des Bruches, welche im Frühjahr 1894 stattfand, hat, wie dem Zentralblatt der Bauverwaltung zu entnehmen ist, wieder die Richtigkeit der Anschauung bestätigt, daß gegenüber den Vortheilen, welche die steife vernietete Ausbildung der Knotenpunkte einer Fachwerkbrücke bietet, die Nachtheile der vermehrten Nebenspannungen nicht ins Gewicht fallen. Während nämlich die Tragfähigkeit der Strebe, deren Ausknicken bei einer Druckspannung von 1070 Kilogramm-Quadratcentimeter den Zusammenbruch der Brücke herbeigeführt hat, durch die steife Befestigung ihrer Enden nahezu auf das Doppelte des Werthes gesteigert worden ist, der bei gelenkartiger Befestigung der Enden sich ergeben haben würde, sind die von der Steifigkeit der Knotenpunkte herrührenden Nebenspannungen für die äußersten Fasern

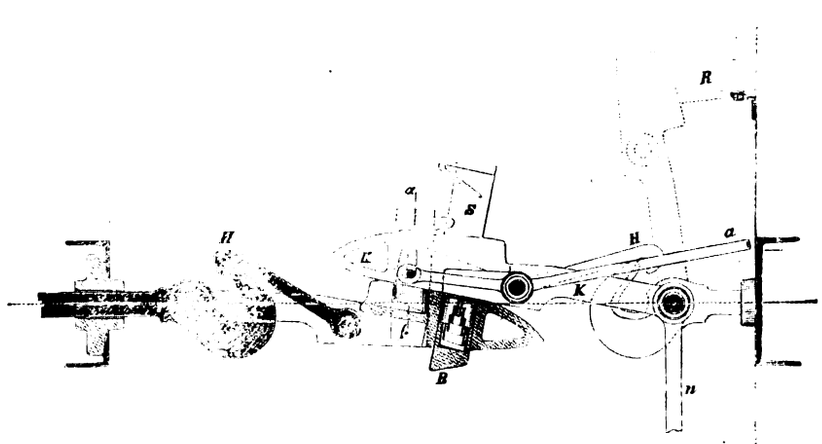


Fig. 1.

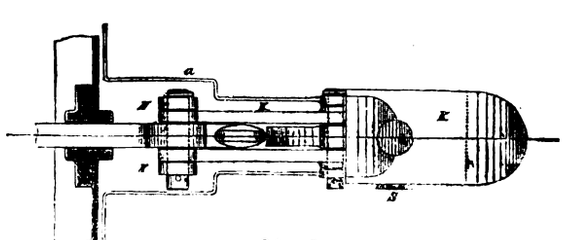


Fig. 2.

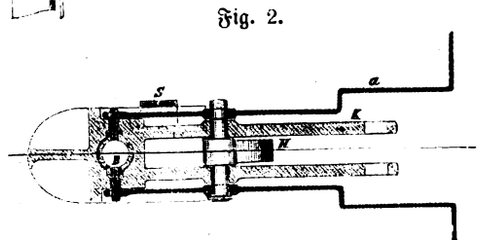


Fig. 3.

Selbstthätige Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge.

kuppelt, da ihrem Auseinanderfahren kein Hinderniß mehr entgegensteht. Eine vertikale Nuth im Keil begrenzt die Bewegung des Stiftes des Federbolzens B und verhindert damit, daß der letztere durch die Spiralfeder aus dem Keil zu weit herausgepreßt werde. Die Kupplungsweite ist so bemessen, daß die Puffer der beiden Fahrzeuge mit geringer Pressung einander berühren, und Fig. 1 läßt erkennen, daß beim Zusammenstoß und weiteren Auflauf derselben die Keile sich weiter über einander fortschieben können. Zum Zweck der Gewichtsverminderung ist der Keil vorn ausgespart; da seine obere Fläche völlig glatt ist, so ist das Innere des Federbolzens der Einwirkung von Staub, Schnee, Regen entzogen und damit sein Funktioniren gesichert. Ein Wagen der neuen Kupplung kann mit einem solchen der alten durch Benutzung der letzteren ohne Weiteres in Eingriff gebracht werden. Die Form des Keiles ist durch das Erforderniß glatten Auflaufens in jeder Zwischenlage und die vertiefte Lage der Spitze gegen die Zugachse dadurch bedingt, daß die letztere durch den Eingriff des Federbolzens hindurchgehen muß.

Allen Wahrnehmungen nach dürfte diese selbstthätige Kupplung als eine der gelungensten zu bezeichnen sein. Ihre Ausprobirung ist um so mehr zu empfehlen, als auch die Kosten keine besonders hohen sein können. —e.

Das Wandern der Schienen wird nach der „Revue générale des chemins de fer“ vom August d. J. auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bei Breitfußschienen auf hölzernen Querschwellen dadurch verhütet, daß die Winkellaschen mittels Schwellenschrauben mit beiden Stoßschwellen verbunden werden. Außerdem werden aber auch zum bezeichneten Zweck über einzelnen Mittelschwellen je zwei Winkelstücke von 150 Millimeter Länge für jede Schiene angeordnet, welche einerseits mit dem Schienensteg und anderseits mit der Schwelle verschraubt sind. Auch finden Unterlagsplatten Anwendung, die an einer Seite aufgebogen und mit dem Schienen-

dieser Strebe noch nicht ein Fünftel so groß gewesen, wie die Hauptspannung in derselben. Da vor dem Zusammenbruch keinerlei bestimmte Anzeichen für das bevorstehende Ausknicken dieser Strebe bemerkt worden sind, so beweist auch dieser Fall wieder, daß die Probebelastungen allein zu falschen, ja bedenklichen Schlüssen über die Widerstandsfähigkeit einer Brücke verleiten können.

Vermischtes.

Eisenbahnhochschule in Nordamerika. Um eine systematische und gründliche Vorbildung in allen mit dem Eisenbahnwesen verbundenen Wissenszweigen herbeizuführen, plant man gegenwärtig in Nordamerika, wie die „Railroad Gazette“ berichtet, eine eigene Eisenbahnhochschule in's Leben zu rufen. Dieselbe soll einer der dort bestehenden großen Universitäten angefügt werden, aus vier Jahrgängen bestehen und den Hörern auch die Möglichkeit bieten, durch Ablegung der erforderlichen Prüfungen einen akademischen Grad zu erlangen. In dem derzeitigen Entwurfe enthält der Lehrplan eine Gruppe von allgemeinen Lehrgegenständen, nämlich englische, französische und deutsche Sprache, Mathematik und die Grundlehren der Mechanik, zwar nicht in jenem Umfange, wie an den bereits schon bestehenden Fakultäten der Universität, aber doch so ausführlich, als es für den Eisenbahnberuf nothwendig erscheint. Die Gruppe der Fachdisziplinen umfaßt spezielle Eisenbahnstudien, wie die Geschichte der Eisenbahnen, Verwaltung und Organisation derselben, Eisenbahn-Gesetzeskunde, Eisenbahn-Rechnungswesen und -Buchhaltung. Ferner soll auch für einen genügenden Unterricht in den kommerziellen Dienstzweigen durch Berufung besonderer Fachautoritäten gesorgt werden. Diese Gegenstände werden schon an und für sich allein ein großes und wichtiges Gebiet bilden, da sie über das Wesen und die Bildung der Tarifverbände und

Digitized by Google

die Anwendung der verschiedenen Tarife sich erstrecken sollen. Parallel mit diesem Unterrichte und das Tarifwesen in vielen Punkten berührend, soll den Hörern auch das Wesen und die Ausübungsweise der durch den Staat ausgeübten Kontrole der Eisenbahnen erläutert werden, in welches Fach die Entwickelung und der Zweck der Eisenbahn-Kommissionen und Inspektionen fallen wird. Seine nothwendige Ergänzung wird dieser Lehrplan finden durch Vorlesungen und praktische Uebungen in den speziellen Eisenbahndienstzweigen, wie im Verkehrsdienst in der Bau- und Bahnerhaltung, im Signal- und Beleuchtungswesen, im Heizhaus- und Werkstättendienst und soll hierdurch der Hörer, falls er sich dem Eisenbahndienste widmen will, in die Möglichkeit versetzt werden, sich seine Vorkenntnisse in weit eingehender Weise als an den bereits bestehenden Ingenieurfachschulen aneignen zu können. Ob dieses Projekt zur Verwirklichung heran reifen wird, ist jedoch nicht nur eine Frage der Zeit, sondern auch überhaupt noch nicht sicher, denn erstens hat dasselbe unter den Fachleuten eine Trennung in zwei Lager hervorgerufen, und zweitens ist es noch nicht gewiß, ob die Universitäts- und Unterrichtsbehörden die Errichtung einer solchen Fachschule gutheißen werden.

Eine vielseitig begrüßte Verfügung gegen nicht deutschsprechende Bedienstete hat die kgl. preußische Eisenbahn-Direktion Kattowitz erlassen. In derselben heißt es: „Wir haben Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, daß die Amtssprache im Dienstbereiche der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ausschließlich die deutsche Sprache ist. Alle Beamten und Hilfsbediensteten haben sich im dienstlichen Verkehr mit Vorgesetzten und Untergebenen, sowie auch unter einander stets der deutschen Sprache zu bedienen. Ausreichende Kenntniß der deutschen Sprache in Wort und Schrift ist die unerläßliche Voraussetzung für die Uebertragung der Dienstverrichtungen eines Beamten; sie muß daher auch von jedem Arbeiter verlangt werden, welcher in die Stellung eines Hilfsbediensteten (Hilfsbahnwärters, Hilfsweichenstellers, Hilfsbremsers, Hilfsheizers, Hilfslademeisters, Hilfstelegraphisten u. s. w.) einrücken soll. Die Vorstände der Inspektionen sind dafür verantwortlich, daß zu Hilfsbediensteten nur solche Arbeiter ausgebildet werden, welche deutsch sprechen und schreiben; sie haben darüber zu wachen, daß die Hilfsbediensteten sich die Kenntniß der deutschen Sprache dauernd erhalten, und haben die Entfernung derjenigen Personen aus dem Hilfsbeamtendienst zu veranlassen, welche den dienstlichen Anforderungen in dieser Beziehung nicht mehr genügen sollten. Damit jeder Zeit eine zur alsbaldigen Besetzung erledigter Hilfsbeamtenstellen ausreichende Zahl von deutschsprechenden Arbeitern vorhanden ist, sind bei der Annahme von Arbeitern jeglicher Art stets diejenigen Anwärter zu bevorzugen, welche Deutsch in Schrift und Wort verstehen, wenn sie im Uebrigen den Annahmebedingungen entsprechen. Von dieser Verfügung ist allen Beamten und Hilfsbediensteten gegen Bestätigung durch Namensunterschrift Kenntniß zu geben. Den Arbeitern ist die Verfügung vorzulesen. Wir vertrauen, daß die Leiter der einzelnen Dienststellen sich die strenge Durchführung vorstehender Anordnungen ganz besonders angelegen sein lassen und allen Zuwiderhandlungen bestimmt entgegen treten werden."

Unfälle. Am 29. November Vormittag wurde ein 39 Jahre alter Bahnwärter der Bahnmeisterei Stralau-Rummelsburg beim Begehen der Bahnstrecke überfahren und sofort getödtet. Er war, um einem entgegenkommenden Zuge auszuweichen, auf ein anderes Gleis getreten und wurde von einem aus der entgegengesetzten Richtung kommenden Zuge erfaßt und zermalmt. — Am 30. November Nachmittags 4 Uhr ereignete sich in dem Kohlenstrange des Güterbahnhofes beim Verschubdienst ein schwerer Unglücksfall. Der 27jährige Familienvater und Eisenbahnarbeiter F. Weidemann, welcher durch zwei Wagen in bückender Lage durchkriechen wollte, wurde von dem Puffer am Kopfe sehr schwer gequetscht, sodaß der Kopf länglich gedrückt wurde. — An demselben Tage Abends ist auf dem Uebergabebahnhof zu Leipzig-Neustadt ein 28 Jahre alter Hilfsweichensteller zwischen zwei Puffer gerathen. Hierbei ist ihm die Brust zerquetscht worden. Der Verletzte wurde nach dem Krankenhause gebracht, wo er in der darauf folgenden Nacht an den erhaltenen Verletzungen verstarb. — Auf dem Bahnhofe Döbeln verunglückte am 1. Dezember Vormittags 8 Uhr der erst seit 4 Wochen verheirathete Bahnarbeiter Uhlemann dadurch, daß er beim Verschubdienst zwischen die Puffer zweier Wagen kam. Es wurde ihm der Brustkasten eingedrückt. Alsbald trat der Tod ein. —

Verwendung von Margarine in den Bahnhofswirthschaften. Man wird sich noch erinnern, welches erheiternde Aufsehen es erregte, als im Vorjahre ein Reichstagsabgeordneter feststellte, wie eine Untersuchung der Butterbrode in den Bahnhofswirthschaften ergeben habe, daß ein guter Theil dieser Brode mit Margarine bestrichen war. Nachdem nun das Margarinegesetz im Bundesrathe gescheitert ist, haben die Eisenbahnverwaltungen den Kampf gegen die Margarine auf eigene Faust zu führen begonnen. Demnach sind die Stationsvorstände von der Eisenbahndirektion Berlin u. A. angewiesen worden, von den Bahnhofswirthen eine schriftliche Aeußerung darüber zu fordern, ob sie Margarine für Butterbrode verwenden. Wo dies der Fall ist, sollen die Betriebs-Inspektionen veranlassen, daß in den Preisverzeichnissen neben den Butterbroden auch Margarinebrode unter entsprechender Abstufung des Preises aufgeführt werden. Sollte sich später herausstellen, daß Bahnhofswirthe, die jene Anfrage verneint haben, gleichwohl Margarine verwenden, so soll gegen sie je nach den Umständen mit Kündigung des Vertrages vorgegangen werden.

Humoristisches.

Sein letzter „Grand!" In Eisenbahn-Beamtenkreisen erzählt man sich gegenwärtig folgendes niedliche Geschichtchen, das vielleicht erfunden, darum aber sich nicht weniger erbaulich liest. „Der Stationsvorsteher in D. war bei seiner Behörde dahin vorstellig geworden, ihm eine Hilfskraft beizugeben, da er außer Stande sei, die Last des Dienstes, insbesondere die schriftlichen Bureauarbeiten zu bewältigen. Kürzlich saß nun der diensthabende, obenerwähnte Beamte nach Abfertigung des Personenzuges im Warteraum, mit einigen Freunden Scat spielend. Da erkundigte sich ein Fremder, der das Spielerkleeblatt schon geraume Zeit beobachtet hatte, nach der Abfahrtszeit des nächsten Personenzuges. Nachdem ihm der Bescheid geworden, daß die Abfahrt in drei Stunden erfolge, entfernte sich der Fremde. Etwa 30 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges kehrte der fremde Herr wieder zurück und fand die drei Freunde noch immer beim Scat. Inzwischen meldete ein Unterbeamter: „Herr Vorsteher, der Güterzug ist angemeldet!" — „Geben Sie Einfahrt!" befahl der Angeredete, „und lassen Sie rangiren!" Der Scat aber wurde immer lebendiger. „Grand!" verkündigte der Stationsvorsteher mit triumphirendem Lächeln. — Da änderte sich plötzlich die Scene. Der fremde Herr trat an den Tisch der Spieler und bemerkte höflich: „Die Heren verzeihen, daß ich störe! Herr Stationsvorsteher, mein Name ist N. N., Eisenbahnpräsident!" — Und der Grand war verloren. Was noch weiter geschah, das sei der Phantasie des geneigten Lesers überlassen. —

Der „Zug der Zeit".*)

(Mel.: Die Musik kommt.)

Wie schlicht war doch die Welt
Vor hundert Jahr' bestellt!
Auf's Reisen war noch nicht
Man so wie jetzt erpicht;
Das Heim, so traut und werth,
In Lieb und Treu man ehrt';
Noch war nicht auf dem Plan
Die Eisenbahn.
Und der, den's doch zum Reisen zwang,
Sich auf des Schusters Rappen schwang
Und wandert' frohgemuth fürbaß
Durch Berg und Thal dahin die Straß'
Mit dem gefüllten Ränzelein
Von Elberfeld bis an den Rhein,
Und wer so weit kam — sicherlich,
Der fühlte sich!

Wie brachten wir es weit
In unsr'er heut'gen Zeit,
Wo mit der Eisenbahn
Man fröhlich fahren kann
Für bitter wenig Geld
Flugs durch die ganze Welt,
Die Eisenbahnerei
Sogar ganz frei!
So geht es in die weite Fern,
Nach Rom und Bern und nach Luzern,
Antwerpen, Brüssel und Berlin,
Nach Königsberg und Thorn und Wien.
Was früher fern, das ist jetzt nah;
In wenig Stunden ist man da,
Und jeder stimmt ein Loblied an
Der Eisenbahn.

Doch auch an Schnelligkeit
Gewöhnt sich mit der Zeit
Der Mensch, der Schöpfung Zier
Und ein Gewohnheitsthier.
Schon hebt die Klage an:
Die gute Eisenbahn,
Die bummelt aber sehr,
So geht's nicht mehr.
Nur achtzig Kilometer fährt
Man in der Stunde — unerhört!
Neun Stunden braucht man bis Berlin
Und neunzehn Stunden gar bis Wien
Und vierundzwanzig, denket euch,
Zu fahren durch das Deutsche Reich!
Das dauert alles viel zu lang' --
Ein Schneckengang!

Mit Elektrizität
Sinnt man nun früh und spät
Zu lösen das Projekt,
Das in den Köpfen steckt.
Schon fand man mancherlei,
Der Mensch mit Freudenschrei
Froh in die Zukunft blickt
Und ist entzückt.
Da fährt man, hast du nicht gesehn,
Daß einem Hör'n und Seh'n vergehn!
Ganz um die Erd' in einem Tag
Zu fahren macht nicht Müh' noch Plag',
Doch Angst tritt jedem ins Gesicht,
Daß Arm', Hals und Bein' er bricht.
Allein was thut's — das ist die Freud'
Der neu'sten Zeit! —

Heinrich Voß.

*) Vorstehendes heitere Liedchen wurde gesungen mit dem in voriger Nummer mitgetheilten: „Der Aktenbock" in einer festlichen Vereinigung von Oberbeamten in Elberfeld.

Digitized by Google

Patent-Liste

über Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Ertheilungen.

20. Nr. 83305. Sperrsicherung für Weichen. — C. Stahmer, Georgmarienhütte.
„ Nr. 83308. Haltestellenmelder für Eisenbahnfahrzeuge. — J. St. D. Shauks u. Th. Harrison, Belfast, Grfsch. Down, Irl.
„ Nr. 83386. Anfahr- und Wechselvorrichtung für Verbundlokomotiven. — O. Dultz, Königsberg i. Pr.
„ Nr. 83301. Vorrichtung an Eisenbahn-Fahrrädern zum Anzeigen falscher Spurweite des Gleises. — M. Sternberg, Krefeld, Marktstraße 186.

Gebrauchsmuster.

20. Nr. 44784. Federnder Rundpuffer für Eisenbahnwagen aus gepreßtem Blech mit geraden Auflagerflächen für die Federführungsbolzen. — Arthur Koppel, Berlin NW., Dorotheenstr. 32.
„ Nr. 44878. Seitenkuppelung für Eisenbahnfahrzeuge, bei welcher der Zughaken in ein System federnd gelagerter Klauen selbstthätig eingreift und die Entkuppelung durch Spreizen der Klauen erreicht wird. — Leo Ueckermann u. W. Krüger, Wittenberge.
„ Nr. 44920. Achslager für periodische Schmierung mit Schmierkammer und Achswellenhülse. — Josef Sauerbier, Bogutschütz O.-S.
„ Nr. 44935. Oberer Wagenrahmen mit Kuppelösen. — F. W. Hering, Dortmund, Weiherstr. 57.

Literarisches.

Engelhard, F. R. **Handbuch für den Eisenbahndienst.** Eine Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen 2c. für die Vorbereitung auf Dienstprüfungen und zum praktischen Gebrauch, sowie ein Hülfs- und Nachschlagebuch für Eisenbahn-Behörden, -Dienststellen und -Verwaltungen. Berlin 1896. R. v. Decker's Verlag, G. Schenck, Königl. Hofbuchhändler. Preis 12 Mark.

Von diesem mehrfach anerkennend von uns erwähnten Werke liegen nunmehr die Schluß-Lieferungen vor. Damit ist das Werk zur Vollendung gebracht. Wir gestehen gern, daß die Arbeit den Erwartungen, die in dieselbe s. Zt. gesetzt wurden, vollauf entspricht. Wird sich doch kaum eine übersichtlichere Verarbeitung des umfangreichen, alle Zweige des Eisenbahndienstes umfassenden Stoffes in einer dem beabsichtigten Zwecke am besten entsprechenden Weise ermöglichen lassen. Gerade diese Art der Lehrmittel verdient im Interesse des Dienstes, im Interesse der gründlichen Vorbereitung und Ausbildung unserer Dienstanfänger und Anwärter für bevorzugtere mittlere Dienststellungen die weitestgehende Förderung und Verbreitung, und wir müßten unsere Königl. Staatseisenbahndirektionen, unsere Inspektionsvorstände kleinlich und engherzig nennen, wenn sie über diese unzweifelhaft bedeutende fachliterarische Erscheinung mit einfachem Achselzucken hinweggehen sollten, wenn sie das Werk nicht in ausreichender Anzahl für die Büchereien und Büreaus anschaffen sollten; in ausreichender Anzahl, d. h. in einer Zahl, die es ermöglicht, jedem bei der betreffenden Behörde vorhandenen noch ungeprüften Anwärter ein Exemplar für die Zeit seiner Prüfungsvorbereitung kostenlos und auf die bequemste Weise zugänglich zu machen. Die Zeit, in der die Eisenbahnen bureaukratisch verwaltet werden konnten, soll ja vorüber sein. Fürwahr, hier bietet sich Gelegenheit, ein Stück Beweis dafür zu liefern. Wozu sind denn unsere großen Direktionsbüchereien, unsere Büchereien bei den Inspektionen da? Doch nicht, um als „geheime Staatsarchive" verschlossen gehalten zu werden!*)

Wenn es bisher immer hieß, es ist nichts Geeignetes vorhanden, es giebt kein Buch für Prüfungszwecke, so wird das hoffentlich mit dem Erscheinen von Engelhard's Handbuch anders werden. Nicht nur die Verwalter der behördlichen Bibliotheken, sondern auch diejenigen der Vereinsbibliotheken werden in die Tasche greifen, die nöthigen Exemplare anschaffen und den Interessenten zur Verfügung stellen. Daß dieses geschehen, auch gehörig bekannt machen.

Näher auf die Einrichtung und Beschaffenheit des Werkes einzugehen, erübrigt. Wir haben die Vorzüglichkeit dieses Buches bereits genügend beleuchtet. Der gewaltige Stoff ist in 3 Theile gruppirt: I. Gesetze und Verordnungen allgemeinen Inhalts, Reichs- und Staatsverfassung, Civil- und Strafprozeßrecht, Vormundschaftsrecht, Grunderwerb 2c. II. Gesetze und Verordnungen, welche bei dem Bau, dem Betrieb und der Verwaltung der Staatseisenbahnen in Betracht kommen, einschl. Haftpflicht, Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung. III. Die Beamtengesetzgebung, unter Berücksichtigung der preußischen Staatseisenbahnbeamten, als: Anstellungs-, Besoldungs-, Disziplinar-, Pensionsverhältnisse, Hinterbliebenen-Versorgung 2c.

Obgleich das Werk nur für mittlere Eisenbahn-Beamte bestimmt ist, so wird auch jeder zur Eisenbahnverwaltung übertretende höhere „Techniker" oder „Jurist" zu demselben seine Zuflucht nehmen, denn sie finden die Eisenbahngesetzgebung nirgends so klar, übersichtlich erschöpfend und gerade für ihre Zwecke geeignet zusammengetragen, wie in Engelhard's Handbuch für den Eisenbahndienst.

Ein zwar knapp, aber dafür sehr praktisch gehaltenes Sachverzeichniß erleichtert die handliche Benutzung des Buches. Mit Hilfe des „chronologischen Verzeichnisses", das jedes in dem Werk vorkommende Datum — gegen 1000 an der Zahl — enthält, wird es möglich sein, einen irgendwo angezogenen Erlaß 2c. schnell aufzufinden, soweit er in der Sammlung berücksichtigt ist.

*) Die Staatseisenbahn-Verwaltungen handeln wahrlich in ihrem allereigensten Interesse, wenn sie alles Wissenswerthe vom Eisenbahndienst und den ihm am nächsten stehenden Fächern ihren Beamten unterschiedslos leicht erreichbar machen. Die Beamten wären dann nicht in dem Maße, wie es jetzt leider zum großen Bedauern jedes aufrichtigen Freundes der Sache und der Beamten zu beobachten ist, der Charlatanerie, es sei nur erinnert an jene sonderbaren Katechismen, in denen der Stoff mechanisch in Frage und Antwort zerlegt wurde und die für den Lernenden eine Qual sind, ausgeliefert.

Vereins-Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

30. Bezirk (Magdeburg).

Der Bezirk Magdeburg hat seine Winterthätigkeit am 4. Oktober begonnen. In der ersten Versammlung hielt Herr Betriebs- und Verkehrs-Kontroleur Greve einen Vortrag über „Die Entwickelung der Eisenbahnen auf dem europäischen Kontinente." In der ihm eigenen, schönen, bilderreichen und an geeigneter Stelle auch mit Humor gewürzten Sprache schilderte Redner die ersten Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen zunächst in Oesterreich, dann in den übrigen Ländern, verbreitete sich namentlich über die Anfänge und die Entwickelung der Eisenbahnen in Deutschland. Den Kindern der Jetztzeit entlockt es wohl ein Lächeln, wenn sie hören von den Schwierigkeiten, die sich dem Bau von Eisenbahnen entgegenstellten. Hatte doch das bayerische Medizinal-Kollegium vor Konzessionirung der ersten deutschen, der Eisenbahn Nürnberg—Fürth, sein Gutachten dahin abgegeben, daß schon das Ansehen der in schneller Fahrt befindlichen Wagen (und an unsere Blitzzüge war damals doch noch gar nicht zu denken) eine Krankheit erzeuge, die man Delirium furiosum taufte und die zum völligen Wahnsinn führen sollte. Deshalb sollte auch die Bahn auf der ganzen Seite von Zäunen eingeschlossen sein so hoch wie die Wagen, damit Niemand das Satansding im Fahren sehen könne. — Der erste Staat, der für eigene Rechnung Eisenbahnen baute, war Braunschweig. Aber auch hier fürchtete man trotz aller Begeisterung, daß sich Niemand dem neuen Gefährte anvertrauen würde. Deshalb baute man in Wolfenbüttel Kaffeehäuser nach orientalischem Muster. Die Braunschweiger sollten denn doch auch Veranlassung haben, auf der Eisenbahn zu fahren, um sich die neuen Dinger in der Nachbarresidenz anzusehen. Freudige Antheilnahme erregte es, als Redner mittheilte, daß sein Vater den ersten Zug von Braunschweig nach Wolfenbüttel gefahren habe und später viele Jahre Stations-Vorsteher in Braunschweig gewesen sei. Der damalige braunschweigische Hofspediteur, dem das neue Unternehmen in erster Linie Konkurrenz machte, äußerte zu ihm: „Herr Nawer, Pierd bliwt Pierd, dat segg ick!" — Nahmen die Erörterungen auch ziemlich lange Zeit in Anspruch, so folgte die Versammlung dem Redner doch bis zum Schlusse mit gespanntester Aufmerksamkeit. In derselben Versammlung berichtete der Bezirks-Vorsitzende über die Stunden der Arbeit und der Freude im Verkehr mit den Kollegen aus ganz Deutschland und Oesterreich auf dem Verbandstage in Berlin. Schließlich wurde die Sterbekasse des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins erörtert und empfohlen. Am 15. Nov. hielt dann der Ingenieur der Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. in Braunschweig, Herr Regierungs-Bauführer F. Natalis, einen Vortrag über „Eisenbahn-Sicherungsanlagen", zu dem die genannte Firma eine große Anzahl Modelle kostenlos zur Verfügung gestellt hatte. In klarem, lichtvollem Vortrage erörterte Redner nach Voraufschickung eines kurzen geschichtlichen Ueberblickes und Erwähnung der Männer, welche sich um den Gegenstand besonders verdient gemacht hatten, wie Rüppell und Büßing, die verschiedenen Arten von Sicherungsanlagen an Weichen, Signalen, Wegeübergängen, die Einrichtung der Stellwerke und Blockanlagen, deren allmählige Entwickelung und Verbesserung bis zu ihrer jetzigen Vollkommenheit. Außer Skizzen an einer Tafel waren es namentlich die theilweise elektrisch in Betrieb gesetzten Modelle, welche die genannten Einrichtungen auch Denen klarlegten, in deren Dienstgebiet sie nicht gehören. Die zahlreiche Versammlung dankte dem Redner durch lebhaften Beifall. Eine kleine Broschüre von Heinrich Stegmann, welche den Unterschied der Eisenbahnsicherungen von sonst und jetzt behandelt und im Jahre 1892 aus Veranlassung der Vollendung des tausendsten Stellwerkes durch die oben genannte Firma herausgegeben wurde, gelangte zur Vertheilung. — Der Bezirks-Vorstand mag sich freuen, daß er den Mitgliedern und Gästen in den beiden ersten Vorträgen so Gediegenes bieten konnte, er seinerseits sagt auch an dieser Stelle herzlichen Dank den Rednern wie der Eisenbahnsignal-Bauanstalt in Braunschweig.

Digitized by Google

Verein der Eisenbahn-Hilfsarbeiter, Oldenburg.

In der von etwa 30 Mitgliedern besuchten Versammlung am 4. v. Mts. wurden die Kollegen Borchers und Hümme in Oldenburg, Vogel in Ellenserdamm und Harms 5 in Brake einstimmig als Mitglieder aufgenommen; außerdem trat der Bureau-Assistent Precht in Oldenburg dem Vereine als Vereinsfreund bei. Vom Vorstande wurde sodann der Wortlaut einer Eingabe an die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion, betr. Nebenbeschäftigung der Hilfsarbeiter, welche inzwischen durch eine entsprechende Amtsblattverfügung ihre Erledigung gefunden hatte, bekannt gegeben.

Ein am 6. v. Mts. in der Union veranstaltetes Tanzkränzchen, zu dem an die Bureaubeamten Einladungen ergangen waren, verlief in schönster Weise und hat, wie auch Herr Oberrevisor Holzberg, der dem Verein im Namen der Gäste anerkennende Worte sagte, hervorhob, nicht wenig dazu beigetragen, den Verein in Ansehen zu bringen und bekannt zu machen. Wir können uns des Erfolges dieses Abends umsomehr erfreuen, weil die Kosten nicht der Vereinskasse zur Last fallen, sondern durch freiwillige Beiträge der in Oldenburg wohnenden Vereinsmitglieder gedeckt werden.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden ergebenst ersucht, etwa zu stellende Anträge zu der demnächst stattfindenden regelmäßigen General-Versammlung schon jetzt an uns einzureichen; insbesondere sind Anträge auf Abänderung des Stimmrechtes zu stellen.

Dagegen bitten wir, alle übrigen zu stellenden Anträge auf Abänderung der Satzungen mit Rücksicht darauf, daß mit Eröffnung der Sterbekasse die Satzungen doch geändert werden müssen, vorläufig noch fortzulassen. **Die Vereins-Verwaltung.**

Die Herren **Vorstände** bezw. **Kassirer** der **Ortsvereine** und die Herren **Vertrauensmänner** werden ergebenst ersucht, die etwa für das laufende Jahr noch rückständigen **Vereinsbeiträge** von den Vereinsmitgliedern gefälligst baldigst einzuziehen und nach hier abzuliefern, damit der Jahresabschluß rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

Im vorigen Jahre verzögerte sich dieser Abschluß nur durch die verspätete Ablieferung der rückständigen Vereinsbeiträge, und dies hatte zur Folge, daß die General-Versammlung so sehr spät einberufen werden konnte. **Die Vereins-Verwaltung.**

Verein d. Beamten d. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.
Bezirk Dresden.

Einladung zum **Vortrags-Abend**, Dienstag, den 8. Dezember 1896, Abends 8 Uhr im großen Saale des „Tivoli", Wettinerstraße 12. — Vortrag des Herrn Schuldirektor G. Gesell aus Chemnitz über: **„Charakterbilder von dem Städtewesen und Bürgerleben im deutschen Mittelalter".**

Nach Schluß dieses besonders auch für unsere Damen hochinteressanten Vortrags Besuch des im Parterre des Tivoli aufgestellten **Kinematograph** (Vorführung sogenannter lebender Photographien).

Die Theilnehmer an diesem Vortragsabende erhalten für diesen Besuch Karten zu dem Preise von 20 Pfennig gegen den sonst üblichen von 50 Pfennig von dem im oberen Saale anwesenden Herrn Kassirer Zichornack.

Nach genannten Vorführungen spielt die Tivoli-Kapelle zum Tanz.

Eintrittskarten zum Preise von 30 Pfg. für Damen, 50 Pfg. für Mitglieder und von 1 Mk. für deren Herrengäste sind vorher bei den Herren Vertrauensmännern zu entnehmen.

Recht zahlreicher Betheiligung sieht entgegen

Dresden, den 23. November 1896.

Der Bezirks-Vorstand: Friedrich, z. Zt. Vors. — **Der Vergnügungs-Ausschuß:** E. Dämmrich, z. Zt. Vors.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.
Bezirksverein Waldshut.

In der außerordentlichen Generalversammlung vom 17. v. Mts. wurde Herr Eisenbahn-Assistent Martin Stich zum Vereinsrechner und Herr Expeditions-Assistent Georg Meythaler zu dessen Stellvertreter gewählt. Der Einzug der Vereinsbeiträge von den auswärtigen Mitgliedern erfolgt bis auf Weiteres durch den Unterzeichneten.

Waldshut, den 15. November 1896.

Amberg, I. Vorsitzender.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.
Bezirk Ulm.

Der Bezirk Ulm hält am Sonntag, den 20. Dezember d. J., Abends 7 Uhr in den Sälen des „Weißen Rosses" hier seine alljährliche **Weihnachts-Unterhaltung**, verbunden mit Gabenverloosung, ab.

Hierzu werden die Herren Mitglieder des Bezirks mit Familienangehörigen, sowie Freunde und Gönner unseres Vereins höflichst eingeladen.

Der Schriftführer ist zur Empfangnahme freiwilliger Gaben für die Verloosung gern bereit.

Ulm, den 9. November 1896.

Vorstand Kick. Schriftführer Hofmann.

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Auskünfte.

Es wird zunächst bemerkt, daß auch den Militäranwärtern ꝛc vor ihrer etatsmäßigen Anstellung ein Anspruch auf Pension nicht zusteht. Die Pensionsberechtigung sämmtlicher Beamten beginnt erst nach der etatsmäßigen Anstellung und auch dann erst, wenn eine gesammte pensionsfähige Dienstzeit von 10 Jahren zurückgelegt worden ist. (Militärdienstzeit wird der Civildienstzeit hinzugerechnet.)

Während nun die anrechnungsfähige Civildienstzeit bei den Militäranwärtern und Civilsupernumeraren mit dem Eintritt in den Dienst beginnt, beginnt sie bei den Nichtanstellungsberechtigten erst mit dem Tage der Aufnahme in das Beamten-Verhältniß, dies ist der Zeitpunkt, wo die Genannten in Ermangelung geeigneter Militäranwärter als „Aspiranten" angenommen werden. Im vorliegenden Falle beginnt demnach die pensionsfähige Dienstzeit 1889, mit dem Tage seiner Ernennung zum Aspiranten, und nicht erst, wie irrthümlich angenommen, mit dem 1. August 1893, dem Zeitpunkte der Genehmigung seiner dauernden Beibehaltung.

Briefkasten.

Rdz. Die Kautions-Angelegenheit ruht unseres Wissens nicht, ebensowenig ist die Unfall-Versicherung des Verbandes in Stillstand gerathen, sondern beide Sachen werden sicher zu einer befriedigenden Lösung gelangen. Hinsichtlich der Sterbekasse des D. E.-V.-V.'s besteht ein zum Theil von interessierter Gegnerschaft erregter Pessimismus, dessen Beseitigung angestrebt werden muß. Zugegeben mag sein, daß vielleicht die Beiträge noch etwas herabgesetzt, oder daß durch indirekte Beiträge Erleichterungen geschaffen werden könnten. — **Str.** Wie der neue Etat der Reichs-Eisenbahnen zeigt, sind die Aufbesserungen der Beamtengehälter (s. d. vorliegende Nummer) recht erfreuliche, wenn auch vielleicht noch einige Wünsche, wie sie in Nr. 47 d. Bl. zum Ausdruck gekommen sind, zu erfüllen übrig bleiben sollten. Es läßt sich daraus schon im Voraus in erfreulichster Weise folgern, daß der preußische Etat kaum zurückstehen wird. Hoffentlich verschwinden nun bald die zwecklosen Eifersüchteleien einzelner Dienstklassen untereinander, wie sie von mehr oder weniger interessirter Seite geflissentlich geweckt und genährt wurden, und zeigt der Eisenbahnbeamtenstand, daß er sich dessen klar bewußt, welcher Segen in einmüthigem Zusammenhalten ruht. — **F. v. E., Bulgarensohn.** Die rührenden Verse werden kaum in dem Flügelrad-Kalender Aufnahme finden können, denn sie leiden bedauerlicherweise recht sehr — an den Füßen! — Wir hätten übrigens nicht gedacht, daß X. solch ein Tausendsasa ist. — **M. in S.** Die Sendung ist an Sie abgegangen. Besten Gruß! —

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind beigelegt: Eine Jubiläums-Preisliste der Holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik von **Johann Kirking** in **Orsoy** am Niederrhein (Größtes und ältestes Versand- und Export-Geschäft am Platze, gegründet im Jahre 1872), sowie eine Preisliste der Uhrenfabrik von **Heinrich Hansen** in **Aachen**, Wespienstraße 21a.

☛ Wir machen unsere Leser auf diese Preislisten hiermit besonders aufmerksam und ersuchen, im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle sie für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Allen Eisenbahn-Beamten des Deutschen Reiches ist als bestgeeignetes

Taschenbuch für 1897

unser

Deutscher Eisenbahn-Kalender

3. Jahrgang

im eigenen Interesse wärmstens zu empfehlen.

Der außerordentlich reiche Inhalt spricht für sich selbst. Es sei nur verwiesen auf die umfangreiche **Statistik** der Eisenbahnen Deutschlands, unentbehrlich für Jeden, der sich in der Eisenbahnkunde fortbilden will; ferner die zahlreichen allgemeinen Statistiken und Berechnungen, sowie die **Eisenbahn-Gesetze und Verordnungen, Hilfstabellen** für den Eisenbahnbetrieb und eine Reihe sonstiger bemerkenswerther Darstellungen, insgesammt in einer durchaus vornehmen Ausstattung.

Beigaben: Liebenow's anerkannt vortreffliche **Eisenbahnkarte** Deutschlands, **Verzeichniß** der Bäder und Kurorte und Soennecken's Rundschrift-Prospekt, Bücherverzeichniß und ein Kunstdruckbild. (Für die Badische Sonderausgabe außerdem ein vollständiges Stellenverzeichniß).

Der Preis von nur **1,50 Mk.** bleibt fest bestehen, weitere Ermäßigung desselben findet also nicht statt. — Bestellungen werden durch die Vereinsorgane oder auch direkt erbeten an

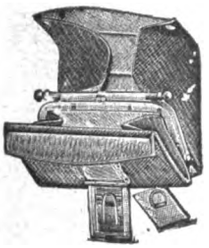
Den Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Digitized by Google

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.



Weihnachtsofferte!

Elegantes Portemonnaie
aus einem Stück mit Stempel (Name, Stand, Wohnung) 1 Fl. Farbe u. Pinsel **echt Seehund 3.50 Mk.** Dasselbe in **Kalbleder**, kleines Format, **3,25 Mk.** Praktisch für Jedermann, da stets Stempel zur Hand.

Grossartiger Erfolg!
Druckereien aus Gummitypen zum Zusammensetzen von beliebigem Text mit Typenhalter u. Farbe von 1.50 Mk. an. **Vorzügl. Geschenk für Erwachsene u. Kinder.** Prospekte hierüber gratis u. frko. Versand bei **Voreinsendung** des Betrages portofrei, oder unter Nachnahme mit Portozuschlag.

Stempelfabrik Joh. Wolff, Berlin N, Zionskirchstr. 14.

Hinterbliebenen-Fürsorge.

Lebenslängliche Pensionen an Hinterbliebene (Ehefrauen, Töchter pp.), unabhängig von der Beitragsdauer, mit oder ohne Beitragsrückgewähr, versichert mit unbedingtem Rechtsanspruch die vom Verbande deutscher Beamtenvereine begründete

Hinterbliebenen-Kasse.

Die Kasse beruht auf Gegenseitigkeit, die Verwaltung ist eine durchweg ehrenamtliche. Der Ueberschuss wird den Mitgliedern wieder gutgebracht. Zu Ende des 2. Geschäftsjahres waren versichert 103500 M. Jahrespensionen bei einem Ueberschuss von 21279,06 M. Beitrittsberechtigt alle Beamte, Rechtsanwälte, Lehrer, Aerzte pp. Drucksachen versenden die Ortsausschüsse, Vertrauensmänner und die

Direktion der Hinterbliebenen-Kasse in Wilmersdorf. Berlin W.

Globus-Putz-Extract

ist die

Krone aller Putzmittel,

erzeugt den schönsten, anhaltenden Glanz, greift das Metall nicht an, schmiert nicht wie Putzpomade!

Laut den Gutachten von 3 gerichtlich vereideten Chemikern ist

Globus-Putz-Extract
unübertroffen in **seinen vorzüglichen Eigenschaften!**

Rohmaterial aus eigenem Bergwerk.
Dampfschlämmerei mit 80 Pferdekräften.

Fritz Schulz jun., Leipzig.

Bemusterte Offerten gratis und franko!

Uhren-Versand.

Specialität: **Silberne Präcisions-Ancre-Uhren.** Marke J.W.C.

System Glashütte	Mk.	48—60
Silberne Cylinder-Remontoir	„	14—22
Silberne Ancre-Remontoir	„	25—40
Silberne Damen-Remontoir	„	15—20
Goldene Cylinder-Remontoir für Herren von	„	35 an.
Goldene Cylinder-Remontoir für Damen „	„	22 an.

Regulateure 14 Tage Schlagwerk von Mk. 16 an, ca. 100 cm lang.
Regulateure 10 Tage Schlagwerk von Mk. 14 an, ca. 70—75 cm lang.
Beste abgezogene Qualität. Garantie 2 Jahre. Gegen Nachnahme.

W. H. Stöhr, Uhrmacher, Schwarzenbach a. S.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr.,
bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hochharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

A. Vielhauer's

streng **reelles**

Leinen-Versand-Haus und Leinen-Hand-Weberei

Landeshut 9 in Schlesien

fabriziert und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen **5—10% Rabatt.**

Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gediegene Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Die **Vertrags-Firma** der **K. Sächs.** und der **Reichseisenbahn-Beamten:**

Eginhard Lippold,

Dresden-A.

empfiehlt ihre anerkannt vorzüglichen Fabrikate:
Reine Cacaopulver
Reine Chocoladen in Tafeln
Reine Chocoladen gemahlen
Chocoladenmehle
Cacaothee, und ferner
Chinesische Thees
zu Vereins-Vorzugspreisen.

Achtung! Mit wenigen Regeln und 40 Schriftzeichen schreiben selbst **Damen und Schüler** nunmehr über 300 Silben per Minute; **übertreffen** gewöhnliche Schrift um das Zehnfache, **Stenographie** um 33⅓ pCt. **an Kürze.** Die preuss. Lehrerzeitung schreibt:

Schnell-Stenographie!

„Sie wird den Sieg davontragen; wer eine Schnellschrift lernen will, der lerne nur diese!" **Den neuesten Lehrgang z. Selbstunterricht** in wenigen Stunden versendet gegen 1 Mk. 5 Pf. franco der Erfinder:

August Lehmann,
Berlin SW. 47, Möckernstr. 112, H. r. I.

1893er Rhein- & Moselweine gar. rein, per Ltr. oder Fl. 90 Pfg. von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.
12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11.50.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Meyers u. Brockhaus Lex.

Klassiker,
Buch der Erfindungen,
sämmtliche Weltgeschichten und alle Lehrbücher,
ohne jede Anzahlung gegen monatliche Raten von 3—5 Mark liefert

Johannes Saur,

Berlin O. 27.
Marsilius-Straße 17.

!! Triumph-Accord-Zither !!

patent., hocheleg. u. solides Instrument., von Jedem sofort spielbar, 6 Accorde, 25 Saiten, prächtiger, voller Klang, mit sämtl. Zubehör und 5 Notenheften, zus. ca. 100 Stücke enth. **nur Mk. 13 75** mit Verp. gegen Nachnahme. Tägl. ungeford. Beiobig.

Richard Kox, Musikwerke,
Duisburg.

Weine

eigenen Wachsthums zum Preise von 50—100 Pfg. pro Liter empfiehlt

Revisor Zatzmann,
Niersteln a. Rh.

Pianinos von 440 Mk. an.
Flügel.
10jährige Garantie.
Harmoniums von 90 Mk. an.
Abzahlung gestattet.
Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

EMMER-

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**
Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Das schönste
Zimmer-Closet!

Durch Wasserverschluss vollständig luftdicht und geruchlos!

Ein wirkl. empfehlenswerth., überraschendes, praktisches und billiges Geschenk!

Uebertrifft an Eleganz und innerer Einrichtung jedes bisher dagewesene Closet!

Das **Closet** ist **Nussbaum lackirt,** mit **gut gepolstertem abnehmbaren Kissen, langen Franzen** und **lackirtem Eimer** m. **emaillirtem Einsatz** versehen.—
Es kostet:

mit **dunklem Phantasiestoff**	Mk. 23.50
„ **rothbraun. gemust. Wollstoff**	„ 24.50
„ **rothbraun.** od. **grün. Plüsch**	„ 25.50
„ **buntgewebtem Moq. Plüsch**	„ 27.50

1 gepolsterte **Rück- und Armlehne** dazu passend (zum Anstecken) in **Wollstoff** Mk. 10.—, in **Plüsch** Mk. 12.—
1 **Kiste** z. Verp. Mk. 1.25, m. Lehne Mk. 2.25.
Garantie: Zurücknahme!
Vers. g. Nachn. od. vorh. Einsend. d. Betr.

Carl Dettmer, Göttingen i. A. 56.

Stations-Assistent

des Direktionsbez. Elberfeld wünscht mit Kollegen des Direktionsbezirks Hannover zu **tauschen.** Zu sofortiger Anstellung bietet sich hierdurch für ältere Diätare Gelegenheit.

Angebote unter **E. F. 24** an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Digitized by Google

Familien-Versorgung.

Alle deutschen Reichs-, Staats- und Kommunal- ꝛc. Beamten, die Beamten der Sparkassen, Genossenschaften und Kommanditgesellschaften, Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwälte, Aerzte, Thierärzte, Zahnärzte, Apotheker, Ingenieure, Architekten, Offiziere z. D. und a. D., Militär-Aerzte, Militär-Apotheker und sonstige Militärbeamten, sowie auch die der Gesellschaften und Instituten dauernd thätigen Privat-Beamten, welche für ihre Hinterbliebenen sorgen wollen, werden auf den

Preußischen Beamten-Verein

Protektor: Seine Majestät der Kaiser

Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnißgeld-Versicherungs-Anstalt

aufmerksam gemacht.

Reiner Zugang 1895 — 3391 Versicherungen über 12579940 Mk. Kapital und 50660 Mk. jährl. Rente.

Versicherungsbestand 144336707 Mk. Vermögensbest. 37526000 Mk.

Der Ueberschuß des Geschäftsjahres 1895 beträgt rund 1237000 Mk., wovon den Mitgliedern der größeste Theil als Dividende zugeführt wird.

Die **Kapital**-Versicherung des Preußischen Beamten-Vereins ist vortheilhafter als die s. g. **Militärdienst**-Versicherung.

Der Verein stellt **Dienstkautionen** für Staats- und Kommunal-Aemter unter den **günstigsten** Bedingungen.

Infolge der eigenartigen Organisation (keine bezahlten Agenten) sind die Prämien beim Verein billiger, als bei allen anderen Anstalten Die Drucksachen desselben geben jede nähere Auskunft und werden auf Anfordern kostenfrei zugesandt von der

Direktion des Preußischen Beamten-Vereins in Hannover.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. — **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Rhein- u. Moselwein

per Liter Mk. 0.50, 0.60 und höher.
Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 3.60 franko.

Rothwein

per Liter Mk. 0.70, 0.80 und höher.
Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 4.— franko.

Aepfelwein

per Liter Mk. 0.25. Probefäßchen à 4 Liter Mk. 1.80 franko. Garantie für Reinheit.

Sulzer's Weinhandlung,
Horchheim a. Rh.

Christbaumschmuck

aus Glas von den billigsten bis zu den feinsten Sorten versendet in Postkisten à 5, 6, 7, 8, 10—20 Mk. gegen Nachnahme an Jedermann

Edmund Rosenbusch,
Cursdorf, Thür. Wald.

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorbereinsendung des Betrages.

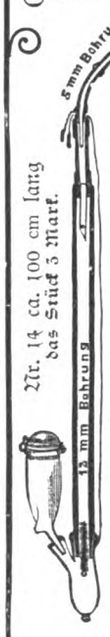
Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.

Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

SANITÄTS-PFEIFE

Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife



ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von 0,75, 1,00—3,00
Sanitäts-Tabak das Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen.
Stück Mk. 1.50. Von 5 Stück an franco.

Neuerung, bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Neu! Gegründet 1884. **Neu!**

Grösstes und ältestes **Geschäft am Platze.**

Deutsche Reichsuhr,

mit Adler versehen,

genau wie nebenstehende Abbildung, für jedes Zimmer passend, prachtvolle Ausstattung, 30 Stunden gehend, in Gold- oder Silber-Bronze. Höhe 20 cm. Preis nur 5 Mark.

Nebenstehende **Remontoir-Herren-Taschenuhren** mit brillanter Kette nur 4 1/2 Mark.

Umtausch gestattet.
Eigene Reparatur-Werkstatt.
Versand gegen Nachnahme.

Carl Kohlhage

Uhrmacher, Uhrenfabriklager
Neuenrade (Westfalen).

Bitte, sind Sie so gut und schicken Sie mir auch so eine Remontoir-Herren-Taschenuhr, pro Stück 4 1/2 Mark. Mein Kamerad dankt Ihnen sehr für die gute Uhr und schnelle Sendung

Metterzimmern bei Bietigheim Württemberg.

Chr. Bentz.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria“ } à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph“ }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** ꝛc. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien ꝛc. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener.**
Hohenstein 60. Sachsen.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Digitized by Google

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Genstingen bei Bingen.

Boos,
Stations-Verwalter.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
f. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, Rüdesheim a. Rh

Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

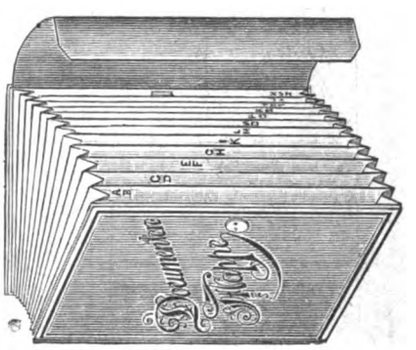
Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.



Das praktischste

Weihnachts-Geschenk

für jeden Familienvater ist eine

Dokumentenmappe.

Bei der großen Beliebtheit dieser Mappen zum Zwecke der Aufbewahrung der Familienpapiere erübrigt jede besondere Empfehlung.

Unsere Geschäftsstelle vermittelt den Bezug dieser elegant und dauerhaft ausgeführten Mappen zu Vorzugspreisen, und zwar: Größe I (26 × 20 cm) zu 3 bis 3,50 Mk., Größe II (33 × 24 cm) zu 3,50 bis 4 Mk., Größe III (36 × 25 cm) zu 4 bis 4,50 Mk., Größe IV (38 × 28 cm) zu 4,50 bis 5 Mk.

Bestellungen wolle man gefl. baldigst aufgeben. Zusendung erfolgt portofrei.

Leipzig, Dörrienstr. 3. **Verlag der D. Verkehrs-Blätter.**

Mennicken & Co., Aachen

Special-Versandhaus für schwarze Herrenkleiderstoffe

empfehlen

Schwarze Kammgarn-, Streichgarn- und Cheviot-Waaren

zu Anzügen, Gehröcken, Paletots, Fracks, Amtstrachten u. s. w.

Nur prima Qualität; geringe Waaren werden nicht geführt. Muster stehen franko zu Diensten. Billigste Preise.

Abgabe jeder Meterzahl direkt an Private.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersten** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.60	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.80

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1,10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

Kautionen u. Kautionsdarlehne schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Als Specialität offerire:

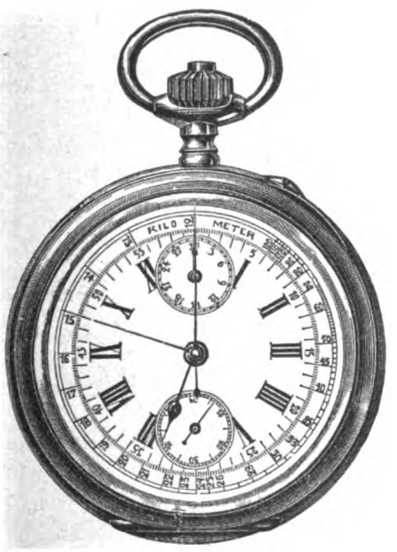
Tisch- und Hängelampen

in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen. **Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.**

Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.

Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.
Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb. Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc
Cataloge und Prospekte gratis u. franko

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke „Saxonia“
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

Grösstes Lager in Schmucksachen, sowie in Wand-, Stand- und Weckeruhren!
Silber- und Alfénidegeräthe aller Art. — Sämmtliche Musik- und optischen Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Ehrenpreis Berlin 1890.

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von Fest- und Gelegenheitsgeschenken, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

Weihnachtsaufträge erbitte des grossen Geschäftsandranges wegen rechtzeitig.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen **ohne** Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

Wissen ist Macht!

Wer in seiner Beamtenlaufbahn vorwärts kommen will,
Wer gründliche Kenntnisse erwerben möchte,
Wer zugleich eine gediegene Unterhaltung sucht,
beziehe die

Unterrichtszeitung

zur Fortbildung in den allgemeinen Wissenschaften.

Dieselbe lehrt in **wöchentlichen** Briefen: **Deutschen Stil, Grammatik, Orthographie, Französisch, Englisch, Geschichte, Geographie, Mathematik** und **Naturwissenschaften, Stenographie etc.**

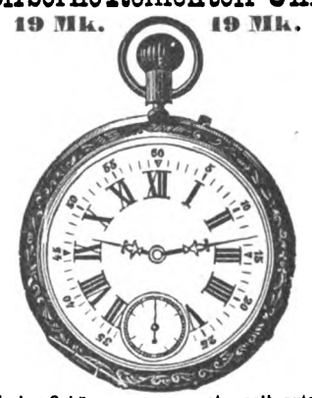
Preis pro Quartal **3 Mark** franko. Zweijähriger Kursus.

Verlag von **Richard Heinrich** in **Berlin NW. 7.**

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder direkt von der Verlagshandlung.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk, 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre**

Billigste u. beste Bezugsquelle für gold u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Gold doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**

Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.

Breslau, Schwert-Strasse 6.

Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.

Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.

Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Gut. Praktisch. Elegant. Billig.

Adlerpfeife

(System Burghaus)

D. R. G. M. 8 Modelle.

Vortheile:

Höchste Reinlichkeit, guter Geschmack, gesundestes Rauchen, ärztlich bestätigt.

Brillante Atteste. Goldene Medaille Münster 1896.

Prospecte gratis und franco.

E. Krumme & Cie.

Adlerpfeifenfabrik

Mod. III Mod. II. Gummersbach Rhld.

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Fahnen

und Banner für Vereine jeder Art, gestickt und gemalt, in vorzüglicher Ausführung. **Schärpen, Vereinsabzeichen, Schleifen.** Flaggen aus Ia. Marine-Schiffsflaggentuch.

Hannov. Fahnenfabrik Franz Reinecke, Hannover, früher Bahnhofstraße 11, **jetzt Heinrichstraße 14.**

Preisverzeichnisse kostenfrei.

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktien-Gesellschaft

Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**

Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor, **Berlin,** Kurfürstenstr. 24.

Billigste Bezugsquelle

für

Teppiche!!
Portièren!!
Gardinen!!
Steppdecken!!

in größter Auswahl!

Emil Lefèvre,

Berlin S., Oranienstr. 158.

Grösstes Teppichhaus Berlins.

Nur Engros-Versand. Cataloge gratis und franco.

MARGA 100 STÜCK MK. 4,50 Pf

Viele Anerkennungsschreiben von Eisenbahn-Beamten.

Anerkannt vorzügl. milde Qualität, tadellos weisser Brand. (Ladenpreis 6 Mark.)
Den Herren Eisenbahn-Beamten 10% Rabatt. Ziel 2 Monate. 300 Stück portofrei.
Präsentkistchen in allen Preislagen von 75 Pfg. aufwärts. Garantie: event. Zurücknahme.

Otto Liefeldt, Berlin O., Holzmarktstr. 9 { I. Etage, Telephon VII, 356.

Prachtkatalog

mit **buntfarbigen Teppich-Illustrationen,** sowie circa 200 Gardinen- u. Portièren-Abbildungen in künstlerischer Ausführung auf Wunsch gratis und franko. **Offiziers- u. Beamten-Vereinen Rabatt. Versand gewissenhaft unter Nachnahme.**

Inhalt: Preisausschreiben. — Von der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn. — Der neue Etat der Reichs-Eisenbahn-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Prüfungswesen. — Technisches. — Vermischtes. — Patent-Liste. Literarisches. — Vereins-Nachrichten. — Vereins-Bekanntmachungen und Einladungen. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Diese Nummer umfaßt 12 Seiten. **Hierzu zwei Sonder-Beilagen.**

Digitized by Google

Nr. 50. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 10. Dezember 1896. München.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Preisausschreiben.

Die im vorigen Jahre ungelöst gebliebene Preisaufgabe:

Wie muß die Vorbildung und die dienstliche Ausbildung der Eisenbahnbeamten beschaffen sein, wenn sie den Anforderungen des heutigen Verkehrsdienstes gegenüber in möglichst vollem Maße für die gesammte mittlere nichttechnische Laufbahn (also für den äußeren und den Bureaudienst) genügen und wenn außerdem (insoweit dies als wünschenswerth oder nothwendig erscheint) erreicht werden soll, daß mittlere Beamte in Oberbeamtenstellen übergehen?

wird hiermit von Neuem ausgeschrieben. Für die Einlieferung von Arbeiten über dieses Thema wird Frist bis zum 30. Juni 1898 gewährt.

Eine weitere Preisaufgabe wird in Folgendem gestellt:

Welche Gründe sprechen dafür, die für den nichttechnischen Verwaltungsdienst*) der Eisenbahnen erlassenen Reglements, Instruktionen und wie sonst immer benannten Vorschriften und Anleitungen dergestalt zusammenzufassen, daß daraus ein Hand- und Lehrbuch für alle Zweige jenes Dienstes hervorgeht? Welche Gründe könnten dagegen angeführt werden, und wie wären sie zu widerlegen? Welche äußere Anordnung muß dem Hand- und Lehrbuche gegeben werden, wenn es dauernd soll auf dem Laufenden erhalten werden können? Würden neben ihm noch Sonderausgaben einzelner Instruktionen ꝛc. empfehlenswerth oder nothwendig sein, und wie wären solche event. ohne großen Kostenaufwand herzustellen? Welche hauptsächlichsten Kategorien von Vorschriften wären von der Aufnahme in das Hand- und Lehrbuch auszuschließen und warum?

Die Einsendung von Arbeiten über die Preisfrage Nr. 2 muß bis Ende August 1897 geschehen.

Für die vollständige Lösung der Preisaufgabe Nr. 1 wird ein Preis von 600 Mark, für die vollständige Lösung der Preisaufgabe Nr. 2 ein Preis von 100 Mark mit der Maßgabe in Aussicht gestellt, daß, wenn mehrere vollständige Lösungen vorliegen sollten, der Preßausschuß sich die endgültige Preisfestsetzung vorbehält. Außer diesen ersten Preisen werden gegebenenfalls zweite und dritte Preise vertheilt werden, deren Höhe der Preßausschuß sich vorbehält, zu bestimmen und zwar in dem Sinne, daß im Allgemeinen den Arbeiten zur Preisfrage Nr. 1 höhere Auszeichnungen zukommen als den Arbeiten zur Preisfrage Nr. 2.

Zur Einreichung von Arbeiten über beide Fragen unter Bewerbung um einen Preis sind sämmtliche (auch zur Ruhe gesetzte) Eisenbahnbeamte ohne irgend welche Ausnahme berechtigt. Die Bewerbung um einen Preis braucht nicht ausdrücklich ausgesprochen zu werden. Die Einreichung hat an die Adresse des Verbands-Vorsitzenden (Eisenbahnsekretärs Max Fischer in Chemnitz) zu erfolgen.

Die Arbeiten können in Handschrift oder Druck vorgelegt werden, dürfen aber weder vor ihrer Einsendung veröffentlicht worden sein, noch vor der Verkündigung des preisrichterlichen Spruches veröffentlicht werden. Unbeschadet dieser Bedingung ist bezüglich der Preisfrage Nr. 1 zugelassen, daß auch Arbeiten eingeschickt werden, welche dieselbe in vollem Umfange innerhalb eines weiteren Rahmens, jedoch unter Ausschließung aller außerhalb des Gebietes der Eisenbahnverwaltung liegenden Dinge, behandeln. Eine etwaige Prämiirung solcher Arbeiten würde sich nur auf den der Preisaufgabe entsprechenden Theil derselben beziehen.

Die Arbeiten müssen in deutscher Sprache mit möglichster Kürze und in allgemeinverständlicher, guter Ausdrucksweise abgefaßt

*) Hierunter ist der Betriebs-, Telegraphen-, Verkehrs-, Kassen-, Rechnungs- und Kanzleidienst, sowie der Dienst der Statistik, der Material- und Drucksachenverwaltung, der Verwaltung der Personal-Angelegenheiten und der Einrichtungen für Arbeiter-Versicherungen bei den Stationen sowohl als bei den Bezirks- und Zentralbehörden verstanden. (Bezüglich des Betriebsdienstes sind Instruktionen über Signalvorrichtungen, Stellwerke, elektrische Beleuchtung, Schnellbremsen, Heizung und Beleuchtung der Wagen u. dergl., bezüglich des Telegraphendienstes Instruktionen über Zusammensetzung der Batterien, Hebung von Störungen u. dergl. mit in Betracht zu ziehen.)

Digitized by Google

sein und ein Motto, sowie einen Vermerk darüber tragen, daß der obigen Bedingung, betreffs der Nichtveröffentlichung, Genüge geschieht. Den Namen des Verfassers dürfen sie nicht erkennen lassen; Dieser ist auf einer Karte anzugeben, welche in verschlossener, außen mit dem Motto versehener Briefhülle der Arbeit beigelegt werden muß.

Die Arbeiten sollen, soweit es sich nicht um zweifellos notorische Verhältnisse handelt, die nothwendige Begründung von Urtheilen und Vorschlägen nicht vermissen lassen. Sie dürfen die Fragen nicht ausschließlich auf der Grundlage der Verhältnisse eines einzelenen Bahnkomplexes oder Landes, sondern müssen dieselbe von einem allgemeineren Standpunkte, wenn auch unter thunlichster Berücksichtigung der gegenwärtigen Zustände namentlich bei großen Bahnverwaltungen, erörtern.

Prämiirte Arbeiten gehen, was die eingelieferten Ausfertigungen oder Druckexemplare anlangt, in den Besitz des Verbandes über, der sich das Recht zur Veröffentlichung in den „deutschen Verkehrs-Blättern" und in der österreichischen Zeitschrift „Bahnfrei!" oder in einer Beilage zu diesen Blättern vorbehält; im übrigen verbleibt das Eigenthumsrecht den Verfassern. Die Rückgabe von nicht prämiirten Arbeiten erfolgt nur auf Verlangen.

Dem Preisgerichte für die Frage Nr. 1 werden außer den Mitgliedern des Preßausschusses zwei höhere Betriebsbeamte und ein höherer Maschinentechniker des Eisenbahndienstes angehören. Die Zuziehung eines Hochschuldozenten für Nationalökonomie bleibt vorbehalten.

Der Preßausschuß des Verbandes Deutscher und Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Die Arbeitszeit der englischen Eisenbahnbediensteten.

Auf Grund der amtlichen Materialien hat es der durch ähnliche Arbeiten bereits rühmlichst bekannte Volkswirth Gustav Cohn unternommen, eine eingehende Untersuchung über die Arbeitszeit der Eisenbahn-Bediensteten in England anzustellen. Das Ergebniß hiervon wird im „Archiv für Eisenbahnwesen"*) wie folgt wiedergegeben:

I.

In zwei früheren Abschnitten (s. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1892, S. 209—239; Jahrgang 1893, S. 1—16) habe ich die durch das Parlament an die Oeffentlichkeit gezogenen Zustände der Arbeitszeit der englischen Eisenbahnbediensteten und die Vorschläge des Parlamentsausschusses zur Abstellung der ermittelten Mißbräuche übertriebener Arbeitsdauer erörtert.

Aus jenen vorbereitenden Verhandlungen ist ein Gesetz hervorgegangen, welches ich nicht eher mittheilen und besprechen wollte, als bis es einige Jahre in Kraft gewesen und seine Wirksamkeit gezeigt hätte. Nachdem dieses jetzt geschehen ist, will ich an der Hand der publizirten Aktenstücke den schuldigen Abschluß der früheren Erörterungen liefern.

Das Gesetz ist vom 27. Juli 1893 (Railway Regulation Act, 1893: An Act to amend the Laws with respect to the Hours of Labour of Railway Servants). Die publizirten Aktenstücke sind die beiden Jahresberichte über die Maßregeln des Handelsamtes, die behufs Durchführung des neuen Gesetzes getroffen worden sind. Sie sind jedesmal für das Jahr, welches von dem Datum des Gesetzes anhebt, erstattet (Report by the Board of Trade respecting the Proceedings of the Board of Trade under the Railway Regulation Act, 1893, 56 and 57 Vict. cap. 29, during the year ended 27th July 1894, presented pursuant to Act of Parliament. Report . . . . during the year ended 27th July 1895.)

Das neue Gesetz ergänzt die Vorschrift des Gesetzes vom 30. August 1889, welches im § 4 bestimmt: „jede Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, periodisch an das Handelsamt zu berichten über die Anzahl der in ihrem Dienste befindlichen Personen, welchen die Fürsorge für die Sicherheit der Züge und Reisenden obliegt, und welche längere Zeit hintereinander beschäftigt sind, als dies nach den zeitweilig vom Handelsamte getroffenen Bestimmungen regelmäßig zulässig ist."

Und zwar lauten die Bestimmungen des neuen Gesetzes folgendermaßen:

„Wenn dem Handelsamte vorgestellt wird, durch (by or on behalf of) die Bediensteten, oder eine Klasse der Bediensteten einer Eisenbahngesellschaft, daß die Arbeitsstunden derselben übermäßige (excessive) sind, oder nicht hinreichende Zwischenräume vorsehen für ununterbrochene Ruhe zwischen den Zeiten des Dienstes oder für ausreichende Ablösung im Sonntagsdienste, so soll das Handelsamt die Vorstellung zum Gegenstande einer Untersuchung machen."

„Wenn das Handelsamt findet, sei es infolge solcher Vorstellung oder anderweitig, daß vernünftiger Grund zur Beschwerde vorliegt hinsichtlich der erwähnten Umstände, so soll es der Eisenbahngesellschaft vorschreiben, ihm binnen bestimmter Frist einen solchen Plan für die Arbeitsdauer ihrer Bediensteten zu unterbreiten, wie er nach der Ansicht des Handelsamtes die Arbeitsstunden in vernünftige Schranken bringt, unter Rücksichtnahme auf alle Anforderungen des Verkehrs und die Natur der Arbeit."

„Wenn eine Eisenbahngesellschaft unterläßt, einer solchen Vorschrift zu gehorchen, oder die neuangeordnete Arbeitszeit durchzuführen, so kann das Handelsamt die Sache an die Behörde der Railway and Canal Commissioners bringen, welche ihrerseits der Eisenbahngesellschaft vorschreiben kann, einen Plan für angemessene Arbeitszeit vorzulegen."

„Unterläßt die Eisenbahngesellschaft, auch dieser Vorschrift zu entsprechen, oder die vorgeschriebene Arbeitszeit durchzuführen, so soll sie eine Buße für jeden Tag der Unterlassung bis zu hundert Pfund Sterling zahlen."

„Zu den durch dieses Gesetz geschützten Bediensteten gehören nicht die ausschließlich mit Schreibwerk oder in den Werkstätten beschäftigten Leute."

Was ist nun infolge des neuen Gesetzes geschehen? Zunächst lenkte das Handelsamt, durch sein Schreiben vom 19. Sept. 1893 an die Railway Association, die Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltungen auf den Erlaß des neuen Gesetzes und dessen Bedeutung. Dasselbe hob hervor, es seien Besorgnisse geäußert worden, daß die Beschwerden einzelner Eisenbahnbediensteter über zu lange Arbeitszeit deren Stellung gegenüber ihren Vorgesetzten beeinträchtigen möchten. Darum ersuchte es die Eisenbahnverwaltungen, sie sollten ihre Bediensteten darüber verständigen, daß sie offen und ohne Scheu vor den Folgen vollen Gebrauch von den Vortheilen des neuen Gesetzes machen dürften. Die Antwort der Railway Association entsprach dieser Aufforderung und sicherte den Bediensteten im Sinne des Gesetzes volle Freiheit zu.*) Im Einzelnen schrieb die größte der englischen Eisenbahnverwaltungen, die London and North Western, daß sie zwar glaube, alle vernünftigen Forderungen ihrer Leute seien in billiger Weise erfüllt, indessen, sofern das nicht der Fall sein sollte, werde sie jederzeit bereit sein, jede Beschwerde über Arbeitszeit oder sonst etwas zu untersuchen.

Gleichwohl hielt das Handelsamt es für zweckmäßig, die Eisenbahnbediensteten darüber zu beruhigen, daß jede Mittheilung, die sie ihm machten, als vertraulich behandelt werden sollte.

So oft nun eine Beschwerde an das Handelsamt gelangt, daß die Arbeitsstunden übermäßige sind, fordert das Handelsamt die betreffende Eisenbahngesellschaft auf, einen Ausweis über die Arbeitszeit der fraglichen Kategorie von Arbeitern zu liefern. Die Eisenbahngesellschaft entspricht der Aufforderung, und das Handelsamt hat dann Gelegenheit, nicht nur die Angaben der Beschwerdeführer zu prüfen, sondern auch sich davon zu überzeugen, ob prima

*) Herausgegeben im Königl. Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

*) Diese volle Freiheit sollte auch auf unseren Deutschen Bahnen allenthalben gewährleistet sein. Sie liegt im Interesse des Eisenbahn-Betriebes ebenso wie im sozialen. Nicht soll damit gesagt sein, die betreffenden Klagen über Dienstesüberbürdung würden in Deutschland nicht in gerechter Weise geprüft, es ist aber doch Thatsache, daß die Ueberbürdung schon eine sehr große sein und erst vielleicht durch einen Unfall sich herausstellen muß, ehe eine Klage überhaupt laut wird. Eine ständige, sorgfältige Ueberwachung der Dienst- und Arbeitspläne ist ebenso dringendes Bedürfniß, wie die der Maschinen, welche leicht Schaden erleiden oder anrichten, wenn ihnen zu hohe Leistungen zugemuthet werden. Man bedenke, daß wenn heute sämmtliche Deutsche Eisenbahnen, wie es in England der Fall ist, sich in Privathänden befänden, so wäre wahrscheinlich schon längst auch bei uns das Reichseisenbahnamt die Stelle, bei welcher, wie beim englischen Handelsamt, von Reichswegen, die Garantie der ernsten Ueberwachung gegeben ist. Durch die Verstaatlichung sind nun zwar bessere Verhältnisse an sich garantirt, die Gerechtigkeit erfordert aber zu sagen, daß Dienstüberbürdung durch zu lange oder einseitig ausgeübte Dienstzeit nicht selten ist und daß nach dieser Richtung daher auch bei unseren Deutschen Bahnverwaltungen noch eine gründliche Regelung wird durchgeführt werden müssen. D. Schriftl.

Digitized by Google

facie ein Fall von Ueberarbeitung vorliegt, oder nicht. Liegt er vor, so verlangt das Handelsamt von der Eisenbahnverwaltung einen neuen Plan für die Arbeitszeit ihrer Bediensteten, der dieselbe in angemessene Schranken bringt. Zunächst wird dafür ein Monat Frist gegeben, die aber oft verlängert werden muß, weil in der That eine derartige Reform viel Zeit in Anspruch nimmt.

Bereits im ersten Jahresberichte erklärt das Handelsamt, daß die Eisenbahnverwaltungen im Ganzen den an sie auf Grund des neuen Gesetzes gestellten Anforderungen ganz gut entsprechen und — soweit ihre Mittel gestatten — alle Neigung zeigen, übermäßige Arbeitsstunden zu beseitigen.

Ist nun der verlangte neue Plan dem Handelsamt zugegangen, so hat dieses zu erwägen, ob die Vorschläge der Eisenbahnverwaltung die Arbeitsstunden in angemessene Schranken bringen. Es liegt auf der Hand, so sagt der Bericht des Handelsamts, daß wir nicht feste Regeln aufstellen können über das, was angemessene Arbeitszeit ist; denn das Gesetz verlangt „Rücksichtnahme auf alle Umstände des Verkehrs und die Natur der Arbeit." Um daher zu einem geeigneten Schlusse über Angemessenheit der Vorschläge zu gelangen, hat die Behörde es nützlich befunden, die Beamten der Eisenbahngesellschaft in das Handelsamt zur mündlichen Erörterung einzuladen. Als Ergebniß derselben hat sich oft gezeigt, daß der neue Plan, obwohl vielleicht nicht in jeder Einzelheit wünschenswerth, doch im Ganzen ein großer Fortschritt gegen den bisherigen Zustand war. (Fortsetzung folgt.)

Aus der Denkschrift zum Reichs-Eisenbahn-Etat 1897/98,

betr. die Durchführung der Besoldungs-Aufbesserung.

Die Gehälteraufbesserung durch den Nachtrags-Etat für 1890/91 und 1891/92 hat sich auf die Unterbeamten, Kanzleibeamten und auf niedriger besoldete Klassen des mittleren Dienstes beschränkt, dagegen infolge des bei den Reichstagsberathungen für 1890/91 gemachten Abstriches alle übrigen mittleren, sowie die sämmtlichen höheren Dienststellungen außer Betracht gelassen. Das hierdurch, namentlich innerhalb des mittleren Dienstes, geschaffene Mißverhältniß hat seitdem fortgesetzt Anträge auf Gehaltserhöhungen, insbesondere für Beamte der Heeresverwaltung, Postverwaltung und Marineverwaltung hervorgerufen. Eine Stütze gewannen dieselben noch durch die Ungleichheiten, welche als unvermeidliche Folge der Einführung des Dienstaltersstufen-Systems an einzelnen Stellen eintraten. Auch dem Reichstage haben diese Verhältnisse wiederholt Anlaß zu Besprechungen und Wünschen geboten, welche bei Berathung des Etats für 1896/97 zu der Resolution führten:

> „den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, in Anbetracht der auf Einführung des Dienstaltersstufen-Systems bei einzelnen Beamtenklassen eingetretenen Ungleichheiten mit Gehaltserhöhungen für diese Beamtenklassen vorzugehen, insoweit sie von den allgemeinen Gehaltserhöhungen des Jahres 1890 ausgeschlossen waren".

Die amtlichen Erörterungen über die Anträge ergaben, daß auf den bisher nicht zum Gegenstand besonderer Abänderungswünsche gemachten Gebiete, z. B. innerhalb der mittleren Beamten, namentlich bei den in Vorsteherstellungen befindlichen, dann aber auch in großen Klassen des höheren Dienstes eben solche Mißverhältnisse bestehen, wie sie in den gedachten Anträgen lediglich für einzelne Kategorien hervorgehoben waren. Die Abhilfe kann sich indeß nicht auf den Beamtenstand beschränken, vielmehr werden in gleicher Weise die Verhältnisse der Offiziere zu berücksichtigen sein, bei denen (namentlich für einzelne Stellungen) anerkannte Mißstände obwalten.

Derartige Erwägungen legten den Gedanken an die seit längerer Zeit verschobene, aber fortgesetzt in Aussicht gestellte allgemeine Weiterführung der Besoldungsaufbesserung mit größter Dringlichkeit nahe.

Die Besserung in den Einnahmeverhältnissen des Reiches wie Preußens läßt es gerechtfertigt erscheinen, diese Absicht in gewissen Grenzen durch den nächsten Etat zu verwirklichen.

Im Zusammenhange mit den für die preußische Staatsverwaltung in derselben Richtung sich bewegenden Bestrebungen und in wechselseitiger Anpassung der für das Reich wie für Preußen in Betracht kommenden Verhältnisse ist ein Bild darüber gewonnen, in welchem Rahmen sich unter den gegenwärtigen Finanzverhältnissen die Aufbesserung würde durchführen lassen.

Als Grundzug ist dabei innegehalten, daß es sich um eine Fortführung der 1890/91 erreichten Einkommensverbesserung handelt, welche damals bei der Eingangs erwähnten, namentlich im Hinblick auf preußische Verhältnisse innerhalb des mittleren Beamtendienstes, vom Reichstage gezogenen Grenzen stehen blieb. Die damalige Aufbesserung hat ebenso wie die früheren in Preußen, bez. für den Bundesdienst in den Jahren 1858 und 1867 unternommenen Gehältererhöhungen von unten auf, also bei den niedrigst Besoldeten, begonnen und für diese zu einem Abschluß geführt werden sollen. Eine abermalige Berücksichtigung, insbesondere der Unterbeamten bei jetziger Gelegenheit eintreten zu lassen, würde sehr weitgehende Aufwendungen bedingt haben. Selbst die Herausgreifung einzelner Klassen hätte schwer zu übersehende Folgerungen im Reiche und namentlich in Preußen mit sich gebracht und den ganzen gegenwärtigen Plan der Weiterführung gefährdet. Ebenso hat der etwaigen Konsequenzen wegen die an sich erwünschte Mitberücksichtigung einzelner militärischer Unterklassen sich als unmöglich erwiesen. Auch die Kategorien des mittleren Beamtendienstes und des Kanzleidienstes, die im Jahre 1890/91, oder durch den ersten Nachtrags-Etat für 1891/92 und später bereits bedacht sind, haben grundsätzlich bei der gegenwärtigen Aufbesserung nicht von Neuem betheiligt werden können. Nur sind zur vollen Gleichhaltung mit den preußischen Eisenbahnbeamten bei den Reichseisenbahnen, die Werkstätten-Vorsteher, Stations-Vorsteher 2. Klasse, Stationskassen-Rendanten und Güterexpedienten 2. Klasse, Werkmeister, Bahnmeister 1. Klasse, Betriebs-Sekretäre, Telegraphen-Kontroleure, Stations-Aufseher und Stations-Assistenten, Materialien-Verwalter 2. Klasse und Lokomotivführer wieder mit berücksichtigt, da die Aufbesserung 1890/91 bei diesen Eisenbahnbeamten im Vergleich zu anderen Ressorts ausnahmsweise gering war. Ebenso haben bei der Militärverwaltung, insbesondere die Zahlmeister, noch eine kleine Erhöhung erfahren, und sind die Ministerial-Kanzlisten in Sachsen und Württemberg entsprechend herausgehoben; bei der Post- und Telegraphen-Verwaltung aber sind die Mechaniker und Maschinisten in ihrem Einkommen verbessert behufs Gleichstellung mit den gleichartigen Eisenbahnbeamten, sowie beim Reichsgericht die Bibliothekbeamten trotz inzwischen schon erfahrener höherer Dotirung, abermals, und zwar infolge preußischen Vorganges, bedacht.

Was die Abgrenzung des gegenwärtigen Planes nach obenhin betrifft, so ist die Erwägung maßgebend gewesen, daß bei den 1890/91 leer ausgegangenen gehobenen Stellungen des mittleren Dienstes, sowie bei den zur mittleren Tarifklasse (3) des Wohnungsgeldzuschusses gehörigen Beamten und Offizieren das Bedürfniß der Einkommensverbesserung nach vielfachen Wahrnehmungen als ein ebenso dringendes, wie es 1890/91 und in den späteren Jahren für die niederen Kategorien als vorhanden anerkannt ist, sich erwiesen hat. Verschiedentlich bedingt eine vermehrte Aufreibung der Kräfte, für Familien aber ziemlich allgemein, die in den Lebensverhältnissen eingetretene Aenderung auch bei einfachen Ansprüchen, das Bedürfniß nach Verbesserung des Einkommens. Aber auch in den besser dotirten Stellungen der Tarifklasse 2 des Wohnungsgeldzuschusses walten ähnliche Gründe ob, die es als angezeigt erscheinen lassen, den Gehältererhöhungsplan diesmal nicht, wie bei der Vorlage 1890/91 geschehen war, mit der Tarifklasse 3 abzuschließen, sondern auch noch auf die Regimentskommandeure und Räthe 2. und 3. Klasse auszudehnen. Weiter hinauf ist nur in zwei Ausnahmefällen gegangen (Präsident des Reichseisenbahnamts und die Botschafter.). (Forts. folgt.)

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Preußen. Ueber die bevorstehenden Gehaltserhöhungen für die höheren und mittleren Beamten verlautet Folgendes:

Vom 1. April 1897 ab sollen nach der Regierungsvorlage erhalten: Präsidenten der Eisenbahndirektionen 12000 Mk. (früher 10 500); Mitglieder der Eisenbahndirektionen 4200 bis 7200 Mk. (früher 4200—6000) in 15 Jahren; Vorstände der Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten-, Telegraphen-, Verkehrsinspektionen 3600—6300 Mk. (früher 3600—5400) in 15 Jahren; Hauptkassenrendanten 6000 Mk. (früher 4800); Vorstände des Rechnungsbureaus 4200—5400 Mk. (früher 4200 bis 4800) in 6 Jahren; Hauptkassenkassirer 3000—4200 Mk. (früher 3000—3600) in 9 Jahren; Betriebskontroleure 2700—4200 Mk. (früher 2700—3600) in 12 Jahren; Eisenbahnsekretäre, Kassenrevisoren, Rechnungsrevisoren, Bahningenieure 1800—4200 Mk. (früher 1800—3600) in 24 Jahren; Güterexpeditionsvorsteher und Stationskassenrendanten 2400—4200 Mk. (früher 2400—3200) in 12 Jahren; Stationsvorsteher 1. Klasse 2100—4200 Mk. (früher

Digitized by Google

2100—3200) in 12 Jahren; Stationsvorsteher 2. Klasse, Stationseinnehmer und Güterexpedienten 1800 bis 3200 Mk. (früher 1800—2600) in 18 Jahren; Betriebssekretäre 1500—3000 Mk. (früher 1500—2700) in 21 Jahren; Bureauassistenten, Stationsverwalter und Stationsassistenten 1500—2700 Mk. (früher 1500—2200) in 18 Jahren. Die Zeit, in der das Höchstgehalt erreicht wird, ist bei allen Kategorien dieselbe wie früher. —

Mecklenburg. Dem Landtage ist ein Schwerinsches Reskript zugegangen, welches einen Normal-Besoldungs-Etat für die Großh. Eisenbahn-Verwaltung feststellt, mit Bezug darauf, daß nunmehr die Verstaatlichung der Eisenbahnen im Wesentlichen als abgeschlossen angesehen werden darf, die Organisation der einzelnen Zweige der Eisenbahn-Verwaltung soweit geregelt ist, daß sie für eine Reihe von Bahnen als stabil bezeichnet werden kann und die Ergebnisse der Eisenbahn-Verwaltung einen dauernd günstigen Abschluß erbracht haben. Die von der Regierung vorgeschlagene neue Normirung der Gehälter wird für das erste Einführungsjahr 1897/98 eine Erhöhung der Ausgabe für Besoldungen um 82215 Mk. aus Veranlassung der Erhöhung der Anfangsgehälter zur Folge haben, allein man ist bei der Regierung der Ansicht, daß die Verbesserung der Besoldungsverhältnisse namentlich der mittleren und unteren Beamtenklassen eine Nothwendigkeit ist und daß die Eisenbahn-Verwaltung die daraus sich ergebende Mehrbelastung in der vorgeschlagenen Höhe jetzt übernehmen kann.

Die vorgeschlagene Gehaltsaufstellung ist folgende: Vorsteher des betriebstechnischen Bureaus und der Maschinen- und Werkstätten-Inspektion: Minimum 4200 Mk., Maximum 6000 Mk. Erreicht das Höchstgehalt in 19 Jahren. Vorsteher des bahnbautechnischen Bureaus 3900—6000 Mk. in 23 Jahren. Vorsteher der Bau-Inspektion: 3600—5400 Mk. in 19 Jahren. (Für Vorsteher, welche die Staatsprüfung der höheren Technik nicht abgelegt, Höchstgehalt 4800 Mk.) Vorsteher des Hauptbureaus, des Verkehrsbureaus, der Hauptkassen-Verwaltung 3900—4800 in 11 Jahren. Vorsteher des Bureaus für die Rechnungsrevision, des statistischen Bureaus, der Materialien-Verwaltung 3000 bis 4200 Mk. in 15 Jahren. Vorsteher der Telegraphen-Inspektion 2700—4200 Mk. in 19 Jahren. Baumeister, Maschinenmeister 2700—4200 Mk. in 15 Jahren. (Nur charakterisirte, welche die Staatsprüfung der höheren Technik nicht bestanden, erhalten 3600 Mk. als Höchstgehalt.) Geometer (Obergeometer als Abtheilungsvorsteher) 2700 bis 4200 Mk. (Der Obergeometer erhält 300 Mk. mehr, steigt also bis 4500 Mk.) Eisenbahn-Sekretäre, auch technische, Hauptkassen-Kassirer, Hauptbuchhalter, Betriebs- und Verkehrskontroleure: 2400—3600 Mk. in 15 Jahren. (Eisenbahn-Sekretäre, welche als Abtheilungsvorsteher fungiren, sowie Oberkontroleure und andere Vorsteher erhalten bei ihrer Ernennung an Gehalt besonders 150 Mk. und dann nochmals 150 Mk. Extraerhöhung, sodaß das Maximum 3900 Mk. beträgt.) Ingenieure: 2100—3600 Mk., hierher gehören alle Beamte, die eine höhere technische Bildung besitzen, ohne die höhere technische Prüfung abgelegt zu haben. Stationsvorsteher 1. Kl., Güter-Expedienten 1. Kl. 2100—3300 Mk. Das Höchstgehalt in 15 Jahren. Werkmeister (Werkstätten-Vorsteher) 1800—3300 Mk. in 23 Jahren. Technische Betriebssekretäre 1800—3300 Mk. in 19 Jahren. Betriebssekretäre, Hilfsgeometer, Masch.-Kontroleure 1800—3000 Mk. in 19 Jahren. Stations-Vorsteher 2. Kl., 1560—2760 Mk. in 19 Jahren. Güter-Expedienten 2. Kl., Expeditions-Kassirer 1800 bis 3000 Mk. in 19 Jahren. Telegraphen-Verwalter 1800—2700 Mk. in 18 Jahren. Werkführer (Werkmeister-Assistenten) 1500 bis 2400 Mk. in 11 Jahren. Bahnmeister 1200—2400 M. in 19 Jahren. Stations-Assistenten, Expeditions-Assistenten 1350 bis 2400 Mk. in 18 Jahren. Bureau-Assistenten, Zeichner 1350 bis 2400 Mk. in 18 Jahren. Hilfsbahnmeister 1350—1800 Mk. in 8 Jahren. Lokomotivführer 1200 bis 2100 Mk. in 21 Jahren. Außerdem Fahr- und Uebernachtungsgelder zum pensionsanrechnungsfähigen Betrag von 300 Mk., sowie Kohlen- und Oelprämien. Zugführer, Bezirks-Telegraphen-Aufseher 1125—1800 Mk. in 18 Jahren. Zugführer außerdem Fahr- und Uebernachtungsgelder im Betrage von 300 Mk. und bei Stationirung in Lübeck 60 Mk. Zulage jährlich. Stationsaufseher 900—1500 Mk. in 18 Jahren. Hilfslokomotivführer 1050—1200 Mk. in 6 Jahren, außerdem Zulage wie bei den Lokomotivführern. Telegraphisten und Perronwärter, Güterbodenmeister 900—1200 Mk. in 16 Jahren. Sofern sie Dienstwohnungen nicht inne haben in Schwerin, Rostock, Wismar, Güstrow und Neubrandenburg 30 Mk. jährliche Ortszulage. Packmeister 975—1500 Mk. in 18 Jahren. Außerdem Fahr- und Uebernachtungsgelder zum pensionsfähigen Betrage von 300 Mk. und jährliche Ortszulage von 150 Mk. bei Stationirung in Hamburg und Stettin und 48 Mk. bei Stationirung in Lübeck. Drucker, Materialaufseher, Gasanstaltsaufseher, Werkstättenvorarbeiter 900—1500 Mk. in 15 Jahren. Bureaudiener, Kassendiener, Portiers, Wägemeister, geprüfte Lokomotivheizer, Rangirmeister, Wagenrevisoren, Telegraphenvorarbeiter 900—1200 Mk. in 16 Jahren. Bureaudiener, wenn sie als Kastellan fungiren, erhalten Dienstwohnung im pensionsanrechnungsfähigen Werthe von jährlich 120 Mk. Geprüfte Lokomotivheizer erhalten Fahr- und Uebernachtungsgelder zum pensionsanrechnungsfähigen Betrage von 200 Mk., sowie Kohlen- und Oelprämien nach dem jeweilig bestehenden Reglement. In Lübeck stationirte Rangirmeister erhalten 48 Mk. jährliche Ortszulage. Stationsgehilfen, Expeditionsgehilfen 900—1080 Mk. in 10 Jahren. Bureaugehilfen (Kanzlisten) 810—1500 Mk. in 24 Jahren. Expedirende Weichenwärter (Stationswärter) 720—900 Mk. in 14 Jahren. Strecken-Vorarbeiter 810—1050 Mk. in 14 Jahren, bei Stationirung in Lübeck 48 Mk. jährliche Ortszulage. Schaffner, Bahnsteigschaffner, Lokomotivheizer 780—1080 Mk. in 14 Jahren. Schaffner und Lokomotivheizer außerdem Fahr- und Uebernachtungsgelder zum pensionsanrechnungsfähigen Betrage von 200 Mk. Bahnsteigschaffner wegen Fortfalles solcher Gelder 200 Mk. Entschädigung jährlich, Lokomotivheizer auch Kohlen- und Oelprämien. Güterboden-Vorarbeiter 780—1050 Mk. in 14 Jahren. Hilfstelegraphisten und Hilfsperronwärter 720—930 Mk. in 14 Jahren. Bremser, Schmierer, Dampfpumpenwärter, Dampfkrahnwärter, Druckergehülfen 690—840 Mk. in 18 Jahren. Bremser und Schmierer zudem Fahr- und Uebernachtungsgelder zum pensionsfähigen Betrage von 200 Mk. sowie Oelprämien. Bei Stationirung in Hamburg und Stettin 120 Mk., in Lübeck 48 Mk. jährliche Ortszulage. Weichenwärter, Hilfsweichenwärter in der Stadt 660—810, auf dem Lande 630—780 Mk. in 20 Jahren, Bahnwärter, Hilfsbahnwärter 500—620 Mk. in 20 Jahren, Reservewärter 600—720 Mk. in 10 Jahren. Stations-Nachtwächter 480—600 Mk. in 10 Jahren. Bei Stationirung in Lübeck für alle diese 48 Mk. jährliche Ortszulage, in Schwerin, Rostock, Wismar, Güstrow und Neubrandenburg 30 Mk. jährliche Ortszulage. — Schiffspersonal: Kapitäne 2400—3600 Mk. in 15 Jahren, 1. Steuerleute 1800—3000 Mk. in 19 Jahren, 2. Steuerleute 1350—2400 Mk. in 18 Jahren, 1. Maschinisten 1800—3000 Mk. in 19 Jahren, 2. Maschinisten 1200—2100 Mk. in 21 Jahren, Bootsleute 900—1500 Mk. in 18 Jahren.

Aus vorstehendem Etat kann man ersehen, daß die Besoldungen der Eisenbahn-Beamten in Mecklenburg-Schwerin, verglichen mit denen anderer Staaten, die allerniedrigsten sind — im Durchschnitt um 300—400 Mk. niedriger und nur ganz vereinzelt gleichstehend —. In der That besteht ein lebhafter Wunsch unter den mecklenburgischen Eisenbahn-Beamten, ihre Lage gleich den Beamten im Reiche verbessert zu sehen. Sind auch in Mecklenburg-Schwerin die Lebensbedingungen zum Theil anders, man darf wohl sagen günstiger, so kann man dennoch mit Recht behaupten, daß eine weitergehende Aufbesserung nothwendig ist. Wenn z. B., um nur ein einzelnes Beispiel herauszugreifen, Telegraphisten sich mit einem Anfangsgehalt von 900 Mk. begnügen müssen, um in 16 Jahren auf 1200 Mk. zu kommen, so ist klar ersichtlich, daß damit kaum eine befriedigende Besoldung geboten werden kann. —g.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Bayern. Eine Verfügung in Betreff des Staatsbahnpersonals. Die K. General-Direktion hat nach Mittheilung verschiedener Blätter jüngst eine äußerst bemerkenswerthe Verfügung an die Oberbahnämter erlassen, in der u. A. Folgendes gesagt ist: „Die unterfertigte Generaldirektion sieht sich bedauerlicher Weise veranlaßt, dem ernstesten Mißfallen ob der vielfachen Unregelmäßigkeiten im Zugsverkehr im Allgemeinen und der übermäßigen Verspätungen, welche insbesonders im Laufe des heurigen Sommers zu beklagen waren, Ausdruck zu geben. Selbst bei der nachsichtigsten Beurtheilung und vollsten Berücksichtigung des außergewöhnlichen Verkehrs, sowie der Schwierigkeiten, mit welchen theils infolge Wagenmangels, theils infolge knapper räumlicher Verhältnisse zu kämpfen war, kann sich die unterfertigte Stelle nicht des Eindruckes verschließen, daß sowohl das Abfertigungspersonal als das Zugspersonal es vielfach an dem erforderlichen Eifer und der unerläßlichen Umsicht in Ausübung des Dienstes, sowie insbesonders an dem unbedingt nöthigen Zusammenwirken durch gegenseitiges Andiehandgehen fehlen läßt. Dieser Eindruck findet seine Bestätigung durch die zahlreich einlaufenden und in der Presse auftauchenden Klagen und Beschwerden, wie durch direkte Wahrnehmungen, sobald sich auf Reisen Gelegenheit bietet (!), das Personal bei Ausübung seines

Digitized by Google

Dienstes zu beobachten. Dieselbe erfolgt in so schleppender, energieloser Weise, daß sich die Ueberzeugung aufdrängt, die Betheiligten seien nur darauf bedacht, ihren Obliegenheiten so weit nachzukommen, daß ihnen keine direkte Vernachlässigung einer Vorschrift zum Vorwurfe gemacht werden kann und sie nicht in Strafe genommen werden können. Ein wirkliches lebhaftes Interesse an dem Dienste, das Streben, die sich bietenden Schwierigkeiten mit allen Mitteln zu bekämpfen und zu überwinden, vermag nur äußerst selten wahrgenommen zu werden. Diese Schwierigkeiten werden vielmehr als willkommene Ausrede und zur Beschönigung der eigenen Gleichgiltigkeit und Lässigkeit benutzt u. s. f." Beim Durchlesen dieser Auslassungen über ein großes weitverzweigtes Personal, dessen gute Schulung durch berufsmäßige Ausbildung gewährleistet sein müßte, kann man nicht umhin, sich zu fragen, wie die Verwaltung über ihr Personal zu einem so wenig schmeichelhaften Ergebniß gelangen konnte.

Technisches.

Ueber das Aluminium und seine Verwendung im Eisenbahnwesen bringt Maurice Demoulin, Paris, in der „Zeitschr. f. Eisenb. und Dampfschiffahrt" eine längere, interessante Abhandlung, in welcher er ausführt daß es bisher nicht den Anschein gehabt habe, als ob das Aluminium für das Eisenbahnwesen den Hoffnungen entsprechen würde, welche seine Verfechter auch in dieser Richtung auf dasselbe gesetzt haben. Neuerdings habe man indessen in Frankreich mit Studien auf diesem Gebiete begonnen, deren Ergebnisse zeigen werden, welche Zukunft dem Aluminum im Eisenbahnwesen beschieden sein dürfte.

Was die Lokomotiven anbelangt, so dürfte selbst bei Voraussetzung einer Preisverminderung die Anwendung des Aluminiums nur auf die Herstellung von Nebenbestandtheilen, wie beispielsweise Schutzdächer, Umhüllungen, Deckbleche ꝛc. beschränkt bleiben. Vielleicht wird es einst möglich sein, die Kolben aus Aluminium herzustellen. Hingegen scheine es sich bei der Herstellung von Personen- und Güterwagen vielfach in interessanter Weise verwenden zu lassen. Es bestehe gegenwärtig die Absicht, versuchsweise Gestelle, welche vollständig aus diesem Metalle hergestellt sind, zu konstruiren. Es sei zu bezweifeln, daß diese Versuche von Erfolg begleitet sein werden, da gegenwärtig der Preis dieses Metalles noch viel zu hoch steht, um demselben eine erfolgreiche Konkurrenz mit dem Stahl zu gestatten. Auch glaubt der Verfasser, daß die Wagengestelle aus Aluminium gegen Stöße keine genügende Widerstandskraft bieten werden. Hingegen wäre es vortheilhaft das Aluminium zum Baue der Wagenkasten und verschiedener Nebenbestandtheile zu verwenden*). Man könnte verschiedene wichtige Theile des Wagenkastengerippes statt wie bisher aus Holz aus Aluminium herstellen, wodurch im Falle eines Zusammenstoßes oder einer Entgleisung eine bessere Verbindung als mit Holz hergestellt wäre, da das Aluminium statt zu brechen und Spitzen zu bilden, welche für die Reisenden gefährlich sind, sich biegen würde, ohne in Stücke zu brechen.

Das Aluminium, von welchem man in letzter Zeit so viel gesprochen hat, und dessen Verwendbarkeit auf industriellem Gebiete von großer Bedeutung ist, bietet heute hinsichtlich seiner Verwendung für Eisenbahnmaterial nur Hoffnungen, und zwar nur dort, wo seine außerordentliche Leichtigkeit Vortheile bietet. Man würde ohne Zweifel Unrecht thun, das Studium über dieses Metall, hinsichtlich dessen noch nicht das letzte Wort gesprochen ist, bei Seite zu setzen, ins Gebiet der Täuschung aber fiele es, wenn man in dieser Richtung auf einen raschen und baldigen Siegeslauf des Aluminiums rechnen würde.

Verstärkung des Oberbaues bei den österreichischen Staatsbahnen. Bei den österreichischen Staatsbahnen wird probeweise ein gegen den jetzigen Oberbau wesentlich verstärkter Oberbau zur Verlegung gelangen, und wurde hierfür jenes Oberbausystem als Vorbild genommen, wie solches insbesondere in England, zum großen Theile auch in Amerika und Frankreich in Verwendung steht. Dieser für den Eisenbahnbau in Oesterreich wichtige Versuch entspringt der persönlichen Initiative des ehemaligen Präsidenten der Staatsbahnen, Dr. v. Bilinski, welcher den Entschluß zur Durchführung dieses Versuches gelegentlich des im Vorjahre in London stattgehabten internationalen Eisenbahnkongresses faßte, als er die Vorzüge dieses Oberbausystemes in England durch eigene Anschauung kennen lernte. Den Anstoß hierzu mag die Erkenntniß des Umstandes gegeben haben, daß sich der jetzt bestehende Oberbau unserer Eisenbahnen den an denselben gestellten Anforderungen umsoweniger gewachsen zeigt, je mehr die Zugsgeschwindigkeit gesteigert wird und das Gewichtsvehikel der Lokomotiven und Wagen wächst. Nachdem die verschiedenen im Vorjahre zur Feststellung der Konstruktionsprinzipien und sonstigen Einzelheiten des neuen Oberbaues aufgenommenen Versuche abgeschlossen waren, wurde die Angelegenheit von dem Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg weiter verfolgt. Im nächsten Frühjahre wird eine Strecke von ungefähr 10 Kilometer mit dem verstärkten Oberbau ausgestattet werden, wozu ein Theil der Lokalstrecke zwischen Wien und Neulengbach ausersehen sein soll. Als Vorbild wurde der englische Stuhl-(Chair) Oberbau gewählt. Besonders kräftig wird die Verbindung der Schienen untereinander an den Stößen ausgestattet und weist das Laschenpaar per Stoßverbindung ein Gewicht von 23,5 Kilogramm auf.

*) Im vorliegenden Organ bereits vor zwei Jahren in Vorschlag gebracht. Uebrigens siehe auch Jahrgang 1887. Die Schriftl.

Personalnachrichten.

Baden. Baudirektor Goßweiler †. Am 4. d. Mts. starb in Karlsruhe Herr Baudirektor Goßweiler, Vorstand der technischen Abtheilung der General-Direktion der Großh. Staatseisenbahnen. Mit ihm ist wieder ein Mann von uns geschieden, der mit der Entwickelung unserer Eisenbahnen eng verwachsen war. Geboren und aufgewachsen in Karlsruhe, hat Goßweiler hier an der techn. Hochschule auch seine Fachstudien gemacht, war dann während mehrerer Jahre beim Bau der Bahnen in der Seegegend und im Schwarzwald beschäftigt und seit 1868, zuerst als Hilfsarbeiter, dann im Kollegium und seit 1872 als Baudirektor bei der Generaldirektion thätig. Während eines Besuches der Wiener Weltausstellung dort schwer erkrankt, hat er die Folgen dieser Krankheit nie mehr vollständig überwinden können. Aber gepflegt von treu besorgten Angehörigen, hat er mit seltener Energie des Willens sich doch immer wieder aufgerafft und in selbstloser Hingabe an seinen Beruf eine fruchtbringende Thätigkeit entfaltet. Hervorragende Geistesgaben und eine gründliche Bildung, wie Lauterkeit des Charakters und persönliche Liebenswürdigkeit haben ihn hierzu in hohem Maße befähigt. Alle, die ihm persönlich nahe gekommen sind, namentlich seine Kollegen und Untergebenen, empfinden daher schmerzlich den Verlust des theuern Mannes und werden ihm eine treues Gedächtniß bewahren.

Sachsen. Wiederum hat der Tod einen Veteranen der Sächsischen Staatsbahn-Beamten in das Jenseits abgerufen. Am 3 ds. M. starb nach nur kurzer Krankheit im bald vollendeten 79. Lebensjahre der Oberwerkführer Kleine in Radebeul, ein dem Beamtenverein seit seinem Bestehen angehörendes Mitglied, dem es vergönnt war, noch im Februar ds. Js. sein 50 jähriges Eisenbahnerjubiläum zu feiern, und dessen Verdienste gelegentlich seines 3 Jahre vorher festlich begangenen 40 jährigen Beamtenjubiläums durch Verleihung des Ritterkreuzes 2. Klasse des Albrechtordens auch an höchster Stelle Anerkennung gefunden haben.

Ausland.

Norwegen. Die interessanteste Gebirgsbahn, die Norwegen nach deren Bauausführung aufzuweisen haben wird, ist die, welche von Vossovangen, einem bekannten Touristenziel, bis Taugevand geht. Sie ist eine Verlängerung der 108 Kilometer langen Bahn von Bergen bis Vossovangen und bildet ein Glied der geplanten Verbindung Bergen-Christiania. Der Bau dieser Bahn bietet große technische Schwierigkeiten, und keine andere Bahn auf der skandinavischen Halbinsel hält in dieser Beziehung einen Vergleich mit dieser norwegischen Hochgebirgslinie aus. Die Arbeiten haben bereits begonnen, weshalb einige Mittheilungen nach den Angaben, die der norwegische Oberingenieur Th. Lekve im „Jernbanebladet" darüber giebt, von Interesse sein dürften. Die Bahn steigt von Vossovangen nach Taugevand von 55 auf 1300 Meter, so daß die Ansteigung 1250 Meter auf 74,5 Kilometer Länge beträgt. Die hierbei vorausgesetzte Höchststeigung von 20 pro Mille wird auf Grund der Herabminderung der Steigungen, die in den Krümmungen nothwendig wird, in den geraden Linien wahrscheinlich auf 21 bis 22 pro Mille erhöht werden. Bei der Ausarbeitung des Kostenüberschlages, der die Baukosten auf 14,6 Millionen Kronen berechnete, legte man ein Spurweite von 1.067 Meter und einen geringsten Bogenhalbmesser von 188 Meter zu Grunde, doch ist über die Spurweite eine endgiltige Bestimmung noch nicht getroffen worden. Die größten Bauschwierigkeiten auf der Voß-Taugevandbahn verursacht der Uebergang vom Rundal zum Moldaadal, wo in Höhe von etwa 860 Meter ein Tunnel von ungefähr 5300 Meter Länge herzustellen ist. Diese Arbeiten wurden für 2729000 Kronen an die Ingenieure Ström und Horneman vergeben, die im Oktober v. J.

Digitized by Google

auf der Westseite mit dem Bau begonnen haben. Bisher wurde hier ziemlich quarzreicher und harter Thonschiefer angetroffen. Unlängst ist auch auf der Ostseite des Tunnels mit den Arbeiten begonnen worden. Der Tunnel soll bis zum 1. Oktober 1903 vollständig fertig und vom 1. April 1903 ab soll bereits die Möglichkeit vorhanden sein, Materialzüge hindurchzuführen. An beiden Seiten des Tunnels steht für den Betrieb der Bohrmaschinen, Ventilatoren 2c. Wasserkraft zu Gebote. Von Vossevangen bis Obset, dem östlichen Ende des Tunnels, ist eine Fernsprechverbindung hergestellt worden. Nach beiden Tunnelenden wurden im Laufe des verflossenen Winters große Massen Bauholz geschafft. Mit der Fertigstellung der Bahnstrecke Voß-Taugevand wird der schwierigste Theil der Bauarbeiten für die dereinstige Bahn Bergen-Christiania beendet sein; die übrigen Strecken sind bei Weitem einfacher herzustellen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Bahn nach ihrer gesammten Durchführung eine der interessantesten in Europa und geeignet sein wird, einen lebhaften Touristenstrom anzuziehen. Z. d. V. D. E.-V.

Vermischtes.

Anerkennung. Welcher begrüßenswerthen Anerkennung sich unsere Verbandsbestrebungen auch hinsichtlich des jüngsten Gliedes, des elsaß-lothringischen Landesvereins, zu erfreuen haben, zeigt ein am 29. v. Mts. an den Verbandssekretär gerichtetes Schreiben des General-Direktors der Reichs-Eisenbahnen, Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Mebes. Im Hinblick auf die fünfundzwanzigjährige hochverdienstliche Wirksamkeit desselben als Präsident der Reichs-Eisenbahnen hatte der Bearbeiter des für den Verband herausgegebenen Deutschen Eisenbahn-Kalenders es nicht unterlassen, u. A. das Bildniß des Herrn Mebes aufzunehmen und ihm ein Exemplar des Kalenders für 1897 zu übersenden. Gleichzeitig wurde dem Herrn General-Direktor auch ein Exemplar der Bittschrift Deutscher Eisenbahn-Beamten-Vereine in Betreff des § 316,2 des R.-Str.-G.'s und des Strafvollzuges zu geneigter Kenntnißnahme unterbreitet. Herr Mebes hat nun hierauf mit folgenden liebenswürdigen Worten geantwortet:

„Ew. Wohlgeboren haben die große Güte gehabt, ein Exemplar des mit meinem Bilde versehenen neuen Jahrganges des Deutschen Eisenbahn-Kalenders mir zugehen zu lassen.

Ich weiß zwar nicht, ob mein Bild bei irgend Jemand Interesse finden wird, immerhin bin ich Ihnen aufrichtig verbunden, daß Sie, im Hinblick auf meine mehr als 25jährige Thätigkeit in der Westmark des Reiches meiner freundlich gedacht haben, und sage Ihnen dafür herzlichen Dank.

Daß ich den in der Petition der Deutschen Eisenbahn-Beamtenvereine zum Ausdruck gebrachten Bestrebungen besten Erfolg wünsche, ist selbstverständlich.

Mit größter Hochachtung

Ihr ergebenster Mebes."

Mit vollster Genugthuung geben wir von diesen ebenso wohlwollenden, als verbindlichen Zeilen unseren Verbands-Vereinsmitgliedern Kenntniß. —

Eigenthümlicher Unfall auf einer elektrischen Bahn. Aus New-York wird berichtet: Ein deutscher Sattler Namens Louis Natterer in Cleveland hat die dortige elektrische Straßenbahn auf 50000 Dollars Schadenersatz verklagt. Die Verletzung, die Natterer bei einem Unfall auf dieser Bahn erlitten hat, ist derart, daß die dortigen Aerzte vor einem Räthsel stehen. Natterer fuhr vor etwa zwei Monaten auf einem Wagen der verklagten Gesellschaft. Ein herunterhängender elektrischer Draht berührte Natterer, während er auf der hinteren Plattform stand. Er spürte den Schlag, war aber noch im Stande, nach Hause zu gehen. Bald darauf stellte sich eine Lähmung der unteren Gliedmaßen ein, und seitdem ist alles Gefühl aus Natterers Beinen und aus seinem Rücken geschwunden. Man kann ihm Nadeln in die Beine stechen oder brennende Streichhölzer darauf legen, ohne daß der Patient die geringsten Schmerzen verspürt.

Ueberraschender Aufschluß. Dame (aus einem überfüllten Koupee aussteigend): Gott sei Dank, daß ich aus diesem Gedränge heraus bin. Fast den ganzen Weg habe ich nur auf einem Fuße stehen können! — Stimme aus dem Koupee: Ja, und das war mein Fuß! —

Stoßseufzer eines schwäbischen Bahnwärters. Mitten im Neckarthal, dort wo dasselbe sich zu einer reizenden Landschaft erweitert, die gewissermaßen von der Wurmlinger einst von Uhland besungenen Kapelle gekrönt ist, liegt malerisch ein Bahnwärterhäuschen. Den Bewohner desselben hat das bekannte Gedicht und sein unauskömmliches Gehalt zu folgendem Gesang gestimmt:

Droben stehet die Kapelle,
Schaut ins Neckarthal herab,
Still sitz ich in dieser Hütte,
Drück mein steifes Brot hinab.

Eine Wurst hätt' ich so gerne,
Doch sie sind so weit von hier,
All die Lieben, in der Ferne,
Bei dem Schlächter noch und Wirt.

Traurig senkt mein Blick sich nieder,
Auf die Flasch', gefüllt mit Most,
Muß begnügen mich, ihr Brüder,
Jeden Tag mit kalter Kost.

Doch ihr habt's ja auch nicht besser,
Dieses ist für mich ein Trost,
Wenn's Salär nur etwas größer,
Wär erträglich unser Los.

Droben bracht man sie zu Grabe
Meine Lieben allzumal,
O ich armer, alter Knabe,
Mir auch singt man dort einmal.

Nach des Lebens Müh und Plagen
Winkt uns erst im Grabe Ruh,
Billig wärs, wir würden fahren
Franko einst dem Himmel zu.

Wenn zum Himmelsthor wir kommen
Aufwärts auf der Eisenbahn,
Mit dem Extrazug der Frommen,
Klopfen wir bei Petrus an.

Und der greise Weichenwärter
Dreht die Kurbel gar geschwind.
Dieweil wir auf dieser Erden
Arme Eisenbahner sind.

Fragt nach Fahrschein nicht und Karte,
Ihm genügt der Anblick schon,
Oeffnet uns die schmale Pforte,
Wo von aller Müh' wir ruhn.

Der Vorgang erinnert uns übrigens an jene früher einmal hier mitgetheilte Anschrift eines Bremsers an die Bordwand eines Kohlenwagens, welche lautete:

„Du armer Bremser hier auf Erden,
Im Himmel sollst du Schaffner werden!"

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verein der Reichseisenb.-Beamten in Els.-Lothringen.

Hauptvorstand.

Veranlaßt durch die ergangenen Einladungen zur Feier des zweiten Stiftungsfestes des Bezirks-Vereins Straßburg, sind uns von allen Kollegialvereinen des Verbandes so zahlreiche Glückwünsche zugegangen, daß wir in Anbetracht unserer auf das Aeußerste angespannten Kräfte erst nach einigen Tagen zu ihrer Beantwortung schreiten können. Wir sprechen daher vorläufig hierdurch den geehrten Vereinen unseren besten Dank aus und versichern, daß wir die betretene Bahn, ein würdiges Glied des Ganzen zu werden, mit allen uns zu Gebote stehenden Kräften unentwegt verfolgen werden.

A. Hörner. Jaebel.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Anträge auf Versicherung gegen Unfall sind bei der Unfallgesellschaft „Rhenania" in den letzten 6 Monaten durch unsere Vermittelung nur sehr wenige gestellt worden. Wir machen besonders darauf aufmerksam, daß wir im Vertrags-Verhältniß mit dieser Gesellschaft stehen, und daß alle bei ihr durch unsere Vermittelung gestellten Anträge viel billiger sind, als wenn direkt mit der Gesellschaft eine Versicherung auf Unfall abgeschlossen wird. Für die dem Unfall am meisten ausgesetzten Beamten des äußeren Dienstes, wie Stations- Fahr- und Lokomotiv-Beamte, kann nicht genug die Versicherung auf Unfall empfohlen werden, und daß die Unfallgesellschaft „Rhenania" bei eintretenden Unfällen ihrer Versicherten prompt und koulant ihre Verpflichtungen erfüllt hat, können wir bestätigen. Wir laden demnach zu Versicherungen auf Unfall bei der „Rhenania" ein.

Die Vereins-Verwaltung.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden ergebenst ersucht, etwa zu stellende Anträge zu der demnächst stattfindenden regelmäßigen General-Versammlung schon jetzt an uns einzureichen; insbesondere sind Anträge auf Abänderung des Stimmrechtes zu stellen.

Dagegen bitten wir, alle übrigen zu stellenden Anträge auf Abänderung der Satzungen mit Rücksicht darauf, daß mit Eröffnung der Sterbekasse die Satzungen doch geändert werden müssen, vorläufig noch fortzulassen. **Die Vereins-Verwaltung.**

Die Herren **Vorstände** bezw. **Kassirer der Ortsvereine** und die Herren **Vertrauensmänner** werden ergebenst ersucht, die etwa für das laufende Jahr noch rückständigen **Vereinsbeiträge** von den Vereinsmitgliedern gefälligst baldigst einzuziehen und nach hier abzuliefern damit der Jahresabschluß rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

Im vorigen Jahre verzögerte sich dieser Abschluß nur durch die verspätete Ablieferung der rückständigen Vereinsbeiträge, und dies hatte zur Folge, daß die General-Versammlung so sehr spät einberufen werden konnte. **Die Vereins-Verwaltung.**

Digitized by Google

Ortsbezirk Berlin.

An alle Eisenbahnbeamte von Berlin und Umgebung.

1. Der obige Ortsbezirk veranstaltet am Sonntag, d. 13. Dezember cr., Nachmittags 3½ Uhr, in den „Viktoria-Sälen" Leipzigerstraße 134, oberer Saal, seinen **3. Wintervortrag. „Der Einfluß der Eisenbahnen auf die wirthschaftliche Entwickelung und Gruppirung der Bevölkerung."** Referent: Herr Syndikus Dr. Heinrich Fränkel. Hieran anschließend
2. **Protestkundgebung der Eisenbahnbeamtenschaft gegen die Zumuthungen der Sozialdemokratie.**
3. Rechnungslegung.

Wir laden die Eisenbahnbeamten jeden Dienstgrades, sowie auch die Hilfsbeamten hierzu ein, wobei wir bemerken, daß die Mitglieder unseres Vereins freie Fahrt erhalten.

Der Bezirks-Vorstand:
Scharr. Fracke. Rieck.

Sammlung zur Weihnachtsbescheerung armer Waisenkinder verstorbener oder verunglückter Eisenbahnbeamten und Arbeiter.

Das herrliche Weihnachtsfest nahet heran, und mit schwerem Herzen denkt manche durch Kummer und Sorge gebeugte Eisenbahnbeamten- und Arbeiter-Wittwe daran, wie sie bei ihren bescheidenen, kärglichen Verhältnissen ihren Kindern eine Weihnachtsfreude bereiten soll. Wie im vorigen Jahre viele Beamte in regem Mitgefühl für die Wittwen und Waisen ihrer verstorbenen Kollegen je nach ihren Verhältnissen beisteuerten, so hoffen wir auch in diesem nicht vergeblich die herzliche Bitte auszusprechen, durch Gewährung einer kleinen Gabe uns behilflich zu sein, den bedürftigen Waisen ehemaliger Berufsgenossen und Arbeiter als Weihnachtsgabe ein nützliches Geschenk, bestehend in Kleidungsstücken und Schuhwerk, zu verabfolgen. Der herzlichste Dank wird Ihnen sicher sein.

Die Herren Dienststellen-Vorsteher bitten wir, den Umlauf sehr gefälligst zu veranlassen und die eingesammelten Beträge an Rechnungs-Rath Heyne, Eisenbahn-Hauptkasse, oder Stations-Assistent Rieck, Lehrter Bahnhof, abführen zu wollen.

Getragene Kleidungsstücke 2c., Zigarrenabschnitte und Staniol, welche uns ebenfalls herzlich willkommen sind, würden an Stations-Assistent Scharr, SW. Möckernstr. 82 zu senden sein.

Familien verstorbener Kollegen, denen eine Hilfe zu Weihnachten noth thut, bitten wir uns in Vorschlag zu bringen und die Namen derselben einem der Unterzeichneten mitzutheilen.

Berlin, den 1. Oktober 1896.

Bethke, Stat.-Verwalter. Bürger, Schaffner. Formey, Stat.-Vorsteher I. Kl. Fracke, Stat.-Assistent. Gnaedig, Zugführer. Gartenschläger, Eisenbahn-Sekretär. Genz, Eisenbahn-Sekretär. Heyne, Rechnungsrath. Hutloff, Stat.-Diätar. Krauser, Eisenbahn-Sekretär. Korth, Eisenbahn-Sekretär. Richter, Weichensteller I. Kl. Rothe, Weichensteller. Rieck, Stat.-Assistent. Schroeter, Eisenbahn-Sekretär. Schönrock, Eisenbahn-Sekretär. Scharr, Stat.-Assistent. Schroeder, Stat.-Vorsteher. Schurdel, Rangirmeister. Schmidt, Maschinenwärter. Schmidt, Schaffner. Thiele, Stat.-Vorsteher.

Ortsgruppe Goslar.

Am Sonntag, den 13. Dezember cr., Nachmittags 5 Uhr, findet im Vereinslokale „Hotel zum Schützenhof" hierselbst eine **Versammlung** statt, zu welcher die Mitglieder sowie Beamte und Hilfsbeamte, welche keine Mitglieder sind, hierdurch höflichst eingeladen werden. Zur Besprechung gelangt:

1. Zweck und Ziele des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins.
2. Stellungnahme zu einem Wintervergnügen.
3. Anträge und Verschiedenes.

Goslar, den 7. Dezember 1896. **Der Vorstand.**
Ehrhardt, Stations-Assistent.

Bezirk No. 170 Kattowitz.

Die am 5. d. Mts. seitens des bisherigen Vertrauensmannes Herrn Schablowski einberufenen General-Versammlung hat die Wahl eines erweiterten Vorstandes gezeitigt. — Letzterer setzt sich nunmehr wie folgt zusammen: 1. Eisenbahnsekretär Schablowski, Vorsitzender, 2. Eisenbahn-Betriebssekretär Klein, Kassen-Schriftführer, 3. Eisenbahn-Betriebssekretär Schmidt, 1. Beisitzer, 4. Eisenbahnzeichner Sauk, 2. Beisitzer. Die neue Ortsgruppe ist zu einer Mitgliederzahl von 24 gestiegen.

Der Vorstand. Schablowski. Klein.

Ortsgruppe Schneidemühl.

Seit dem 1. ds. Mts. ist in Posen der Bezirk No. 192 gebildet worden, zu dessen Vertrauensmann der Lokomotivführer Schröder in Wilda bei Posen bestellt worden ist. Dieser Bezirk umfaßt gegenwärtig zirka 30 Mitglieder, von welchen 10 Mitglieder, die bisher der hiesigen Ortsgruppe angehörten, nach dort überwiesen worden sind.

Schneidemühl, den 5. Dezember 1896. **Der Vorstand.**
Plicat.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Ulm.

Der Bezirk Ulm hält am Sonntag, den 20. Dezember d. J., Abends 7 Uhr in den Sälen des „Weißen Rosses" hier seine alljährliche **Weihnachts-Unterhaltung**, verbunden mit Gabenverloosung, ab.

Hierzu werden die Herren Mitglieder des Bezirks mit Familienangehörigen, sowie Freunde und Gönner unseres Vereins höflichst eingeladen.

Der Schriftführer ist zur Empfangnahme freiwilliger Gaben für die Verloosung gern bereit.

Ulm, den 9. November 1896.

Vorstand Kick. Schriftführer Hofmann.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Mit der Firma Spreen & Guhl, Hamburg, Königstraße 36, ist für die Lieferung von Cigarren ein Vertrag abgeschlossen worden. Nachdem die Preislisten und Bezugsbedingungen den Bezirksvorständen in der benöthigten Anzahl zugegangen sind, werden dieselben höflichst ersucht, den Vereinsmitgliedern diese Drucksache baldgefl. zuzustellen und auf regen Absatz obigen Artikels bedacht zu sein.

Karlsruhe, den 5. Dezember 1896. **Der I. Vorsitzende.**
Zeise.

Bezirk Basel.

Die diesjährige **Weihnachtsfeier** in Verbindung mit dem 9. Stiftungsfeste wird am Donnerstag, den 31. Dezember 1896, in den Sälen des Café „Spitz" (Kleinbasel) abgehalten. Anfang Abends 8¼ Uhr. Es finden gesangliche, musikalische 2c. Aufführungen, Christbaumverloosung und Tanzunterhaltung statt. Hierzu laden wir unsere Herren Mitglieder mit ihren Angehörigen freundlichst ein. Auch die Herren Kollegen der Nachbarvereine sind herzlich willkommen.

Basel, den 6. Dezember 1896.

Der Vorstand.

Hessischer Landesverein der Eisenbahnbeamten.

Unser junger Verein, welcher an Stärke ständig zunimmt, hat nun, soweit er den Bezirk Rheinhessen betrifft, seine Gruppenbildung nach und nach vollzogen.

Die günstige Lage der vier rheinhessischen Städte Mainz, Bingen, Worms und Alzey, welche von einander fast gleichweit entfernt sind, ermöglichte es, daß der z. Z. 282 Mitglieder zählende Bezirk bequem in diese vier Städte als Ortsgruppe untergebracht werden konnte. Jedenfalls ist es ein großer Vorzug, wenn Ortsgruppen als Mittelpunkte größere nahe gelegene Städte haben, woselbst sich mit Leichtigkeit Vortheile jeglicher Art, für die Beamten und ihre Familien erreichen lassen.

Die Ortsgruppe Mainz, die bereits 140 Mitglieder umfaßt, hat eine rührige Thätigkeit entfaltet, u. A. bedeutende Preisermäßigungen mit Fabrikanten, Lieferanten 2c. erwirkt, was den Mitgliedern gerade jetzt, vor den Weihnachtsfeiertagen sehr zu statten kommt; daselbst ist auch eine größere Weihnachtsbescheerung mit geselliger Unterhaltung geplant. Mögen sich die übrigen Ortsgruppen an dem Eifer der Mainzer Kollegen ein Beispiel nehmen und ebenfalls in Bälde ihre Thätigkeit zum Wohl ihrer Mitglieder walten lassen.

Es wurden gebildet:

1. Ortsgruppe Mainz,
   umfassend die Mitglieder von Mainz mit Gustavsburg sowie die Stationen: Mombach, Budenheim, Heidesheim, Gonsenheim, Marienborn, Kl. Winternheim, Nieder-Olm, Weisenau, Laubenheim, Bodenheim, Nackenheim, Nierstein, Oppenheim und den Theil der Großh. Hess. Nebenbahnstrecke von Bodenheim bis Undenheim und Köngernheim.

   Diese Gruppe wird geleitet durch die Herren:
   1. Rückeis, Bahnhofs-Assistent in Mainz, Obmann,
   2. Harter, Güterkassirer in Gustavsburg, Obmann-Stellv.,
   3. Merz, Baumagazingehilfe in Mainz, 1. Kassirer,
   4. Hilsheimer, Kontrolbeamter in Mainz, 2. Kassirer,
   sowie 7 Beisitzer.
2. Ortsgruppe Bingen,
   umfassend die Mitglieder von Bingen, Kempten, Büdesheim, Gensingen, Welgesheim, Sprendlingen, Wöllstein, Gaulsheim, Gaualgesheim und Ingelheim.

   Diese Gruppe wird geleitet durch die Herren:
   1. Schneider, Stations-Assistent in Bingen, Obmann,
   2. Ernst, Güterabf.-Gehilfe in Bingen, Obmann-Stellv.,

Digitized by Google

3. Flessa, Güterabf.-Gehilfe in Bingen, 1. Kassirer,
4. Bickerle, Zugführer in Bingen, 2. Kassirer
und 3 Beisitzer.

3. Ortsgruppe Worms,
umfassend die Mitglieder von Worms, Osthofen, Westhofen, Mettenheim, Alsheim, Guntersblum, Pfiffligheim, Pfeddersheim und Monsheim, sowie die Nebenbahnlinie Worms—Offstein.

Diese Gruppe wird geleitet durch die Herren:

1. Bauernfeind, Güterabf.-Vorstand in Worms, Obmann,
2. Seitz, Güterkassirer in Worms, Obmann-Stellv.,
3. Duball, Güterabf.-Gehilfe in Worms, 1. Kassirer,
4. v. Zabern, Telegraphist in Worms, 2. Kassirer
und 3 Beisitzer.

4. Ortsgruppe Alzey,
umfassend die Mitglieder von Alzey, Wahlheim, Kettenheim, Eppelsheim, Gundersheim, Nieder-Flörsheim, Albig, Armsheim, Wallertheim, Gaubickelheim, Wörrstadt, Nieder-Saulheim, Bornheim, Flonheim und Wandelsheim.

Diese Gruppe wird gebildet durch die Herren:

1. Specht, Güterabf.-Vorstand in Alzey, Obmann,
2. Glaab, Zugführer in Alzey, Obmann-Stellv.,
3. Brohm, Stations-Assistent in Alzey, 1. Kassirer,
4. Otto, Kondukteur in Alzey, 2. Kassirer
und 5 Beisitzer.

Nierstein, den 2. Dezember 1896.

Der Bezirks-Vorstand. Rink.

Briefkasten.

F. F. Es hat uns gefreut, seit langer Zeit wieder ein Lebenszeichen von Ihnen zu erhalten. Ihre Entgegnung auf den Kilometerbandartikel sind vom Standpunkt des Praktikers, der ja hier ein gewichtiges Wort mitzusprechen hat, vollständig zutreffend, und wir glauben auch selbst nicht, daß das Kilometerband Aussicht auf Einführung hat. Dazu ist es, wie Sie an manchen Stellen recht überzeugend nachweisen, zu komplizirt und subtil (zwei Fremdworte, für die sich hier nicht leicht deutsche setzen lassen). Aus diesem Grunde verlohnt es sich aber auch nicht, dem Vorschlag, der als verdienstliche Anregung wohl gelten mag, durch lange Erwiderungen entgegenzutreten, um so weniger, weil es der Raum jetzt nicht erlaubt. Lassen Sie bald wieder von sich hören. Dank und Gruß! — **M. B.** Ueber dem Schicksal der Justiznovelle und damit auch über der Bittschrift in Betreff des § 316,2 schwebt noch Dunkel, das erst mit der 3. Lesung sich lichten wird. Inzwischen sind Schritte gethan, die uns dem Ziele mit Sicherheit näher bringen. — **H. in J.** Mit Ihrer Auffassung über den Inhalt des Flügelrad-Kalenders dürften Sie wohl sammt Ihrem Herrn Kollegen allein dastehen. Sie übersehen, daß es sich in gewissem Sinne um einen Fachkalender handelt und daß hierbei auch nicht allein die Leser der „V.-Bl." berücksichtigt werden können. Vielleicht beweisen Sie durch schätzenswerthe Mitarbeit, wie's „eigentlich" sein soll. Preise für solche sind ja bereits ausgeschrieben. — **B. III.** Postanw. ist richtig bei uns eingegangen; die Angelegenheit sonach in Ihrem Sinne erledigt. Bestelliste über Kalender scheint leider unterwegs verloren gegangen zu sein. Läßt sich nicht mehr anderswie nachkommen, wer die Herren Besteller waren? Lieferung kann postwendend erfolgen. Dank und Gruß! — **F. B. Kattowitz.** Es ist recht erfreulich, daß nun auch die Angehörigen des Bureaudienstes Interesse am D. E.-V.-V. gewinnen. Wie beim Bezirk Nakel sind es auch dort Bureaubeamte, die mit einer Ortsgruppengründung vorgehen. Nachdem in der Besoldung bald kaum mehr ein störender Unterschied bestehen wird, wird es um so leichter sein, Fühlung zu einander zu nehmen — gewiß nicht zum Nachtheil des Berufs- und Standes-Ansehens. — **B.** Das Preisausschreiben des Verbandes (s. vorl. Nr.) wendet sich nicht an eine bestimmte Dienstklasse, sondern an Jeden, der den Beruf in sich fühlt, über dieses wichtige Thema eingehend zu schreiben. — **R. N.** Wir billigen es vollständig, wenn die Eisenbahn-Beamten gegen das Bedrohliche und Ungesunde in den Bestrebungen der Sozialdemokratie insoweit Stellung nehmen, als die rothe Internationale es jetzt ganz besonders auf das Verkehrswesen abgesehen zu haben scheint; aber wir sehen keinen Erfolg als den, daß man auf jener Seite erst recht ermuthigt wird, wenn nicht auch eine stramme Gegenorganisation geschaffen werden kann. Die Kraft der Sozialdemokratie liegt in der Organisation und ihr Erfolg in den Fehlern auf Seiten ihrer Gegner. Der Hauptfehler unter den Eisenbahn-Beamten im Besonderen ist nun aber der, daß sie infolge gegenseitiger Gleichgiltigkeit und Sonderbündelei nichts weniger als einig sind. Es genügt nicht, daß sich der Einzelne etwa sagt: „Gott ich danke dir, daß ich nicht bin wie jene", sondern die Hauptsache ist einsichtsvolles Zusammengehen Aller zu einem gemeinsamen Ziele. Darüber an anderer Stelle mehr.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von den Firmen: **Ernst Vogdt, Breslau** (Juwelier, Uhren-, Gold- und Silberwaaren-Versand); **Moosdorf & Hochhäusler, Berlin S. 14,** Kommandantenstraße 60 (Fabrik für Bade-Apparate).

☛ Wir machen unsere Leser auf diese Preislisten hiermit besonders aufmerksam und ersuchen, im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle sie für etwaige spätere Bestellungen gefl. **aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Rhein- u. Moselwein
per Liter Mk. 0.50, 0.60 und höher. Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 3.60 franko.

Rothwein
per Liter Mk. 0.70, 0.80 und höher. Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 4.— franko.

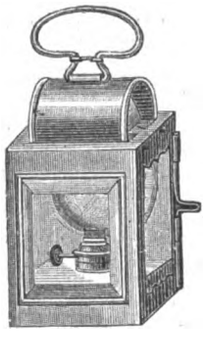
Aepfelwein
per Liter Mk. 0.25. Probefäßchen à 4 Liter Mk. 1.80 franko. Garantie für Reinheit.

Sülzer's Weinhandlung,
Horchheim a. Rh.

Technikum Altenburg
S.-A.
Höhere und mittlere Lehranstalt für Maschinenbau, Elektrotechnik u. Chemie. Elektrotechnisches und chemisches Praktikum.
Semester-Beginn Mitte April u. Oktober und des unentgeltlichen Vorbereitungskursus Mitte März u. September. Programme kostenfrei durch die Direktion.

Weisswein
eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.
Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

SANITÄTS-PFEIFE
Richard Berek's
gesetzlich geschützte
Sanitäts-Pfeife
ist solid zusammengestellt elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen
Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.
Kurze Pfeifen von Mk. 1,— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00—3,00 das Pfd.
Sanitäts-Tabake Pfd. Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00
Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten
Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).
Wiederverkäufer überall gesucht.
Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:
Richard Berek.
Nr. 14 ca. 100 cm lang das Stück 3 Mark. 5 mm Bohrung 12 mm Bohrung

Die allerbeste Schaffner-Laterne!
Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.
Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.

Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen. à Stück Mk. 1.80. Von 5 Stück an franco.
Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Meyers u. Brockhaus Lex.
Klassiker,
Buch der Erfindungen,
sämmtliche Weltgeschichten und alle Lehrbücher,
ohne jede Anzahlung gegen monatliche Raten von 3—5 Mark liefert
Johannes Saur,
Berlin O. 27.
— Marsiliusstraße 17. —

Unentbehrlich
in jeder Familie ist mein von vielen Aerzten empfohl.

Sessel-Closet
ohne u. mit Lehne zum Preise von 22 36 M.
Preislisten und Empfehlungen gratis und franko.
Näheres siehe 3 Wochen vorher.
Carl Dettmer, Cöthen i. A. 56.

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Glasey-Nachtlichte,
unübertroffen seit 1868, 6 mal prämiirt; silberne Medaille Amsterdam 1883 und Nürnberg 1893 „für vollkommene Ausführung der Fabrikate in jeder Beziehung". Ueberall vorräthig

Digitized by Google

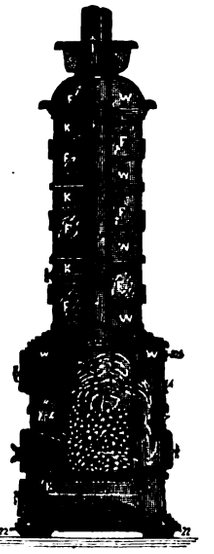
Circulir- und Spiralofen

„Victoria"

auf Dauerbrand eingerichtet

für grosse Räume, wie Werkstätten, Wartesäle, Turnhallen, Lokomotiv-Schuppen etc auch in glatt.

Billigste Heizung.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Geringer Kohlenverbrauch.
Durchdringende Luftcirculation und Fussbodenwärme.



Die Victoria-Oefen werden in 5 Grössen hergestellt und erhöht die grösste Nummer die Temperatur eines Raumes von 3200 Cubikmeter um 16° Cels.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei
Leipzig-Plagwitz, 24.

Uhren-Versand.

Specialität: **Silberne Präcisions-Ancre-Uhren.** Marke J.W.C.

System Glashütte	Mk.	48—60
Silberne Cylinder-Remontoir	„	14—22
Silberne Ancre-Remontoir	„	25—40
Silberne Damen-Remontoir	„	15—20
Goldene Cylinder-Remontoir für Herren von	„	35 an.
Goldene Cylinder-Remontoir für Damen „	„	22 an.

Regulateure 14 Tage Schlagwerk von Mk. 16 an, ca. 100 cm lang.
Regulateure 10 Tage Schlagwerk von Mk. 14 an, ca. 70—75 cm lang.
Beste **abgezogene** Qualität. Garantie 2 Jahre. Gegen Nachnahme.

W. H. Stöhr, Uhrmacher, Schwarzenbach a. S.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr., bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumaticreifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Allen Eisenbahn-Beamten des Deutschen Reiches ist als bestgeeignetes

Taschenbuch für 1897

unser

Deutscher Eisenbahn-Kalender

herausgegeben im Auftrag des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine

im eigenen Interesse wärmstens zu empfehlen.

Der außerordentlich reiche Inhalt spricht für sich selbst. Es sei nur verwiesen auf die umfangreiche **Statistik** der Eisenbahnen Deutschlands, unentbehrlich für Jeden, der sich in der Eisenbahnkunde fortbilden will; ferner die zahlreichen allgemeinen Statistiken und Berechnungen, sowie die **Eisenbahn-Gesetze und Verordnungen, Hilfstabellen** für den Eisenbahnbetrieb und eine Reihe sonstiger bemerkenswerther Darstellungen, insgesammt in einer durchaus vornehmen Ausstattung.

Beigaben: Liebenow's anerkannt vortreffliche **Eisenbahnkarte** Deutschlands, **Verzeichniß** der Bäder und Kurorte und Soenneckens Rundschrift-Prospekt, Bücherverzeichniß und ein Kunstdruckbild. (Für die Badische Sonderausgabe außerdem ein vollständiges Stellenverzeichniß).

Der Preis von nur **1,50 Mk.** bleibt fest bestehen, weitere Ermäßigung desselben findet also nicht statt. — Bestellungen werden durch die Vereinsorgane oder auch direkt erbeten an

Den Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.

Symphonion-Musikwerk

selbstspielend, 40 Töne, herrliche Stahlkamm-Musik, Hebelaufzug, feinpolirtes Gehäuse mit Goldverzierung, Größe ca. 20×18×12 Ctm., versende mit 5 Stahlnotenscheiben incl. Kiste ab hier für nur **M. 16,50** Nachnahme; jede fernere Notenscheibe 33 Pfg. Dasselbe Instrument, zum Drehen, etwas kleiner nur **M. 11,50.** Illustrirter Katalog mit tausenden von Musik-Instrumenten aller Art franco gegen 30 Pfg. in Marken, die bei Bestellung rückvergütet werden.

Richard Kox, Musikw.-Export, **Duisburg a. Rh.**

Kautionen

und **Kautionsdarlehne** schleunigst u. direkt. **Carl Sohst,**
Berlin SW. 19, Kommandantenstr. 82 I.

Achtung! Mit wenigen Regeln und 40 Schriftzeichen schreiben selbst **Damen und Schüler** nunmehr über 300 Silben per Minute; **übertreffen** gewöhnliche Schrift um das Zehnfache, **Stenographie** um 33⅓ pCt. **an Kürze.** Die preuss. Lehrerzeitung schreibt:

Schnell-Stenographie!

„Sie wird den Sieg davontragen; wer eine Schnellschrift lernen will, der lerne nur diese!" **Den neuesten Lehrgang z. Selbstunterricht** in wenigen Stunden **versendet** gegen 1 Mk. 5 Pf. franco der **Erfinder:**

August Lehmann,
Berlin SW. 47, Möckernstr. 112, H. r. I.

Prüfet Alles, das Beste behaltet.

No. 11

1 **fein hohlgeschliffenes Rasirmesser** von prima Silberstahl mit Etui nur **M. 1.80**
1 **echte Stahl-Leinwandscheere, gothisch. Kreuz** im Griff, fein vergoldet, 6 Zoll lang, nur M. 1.—
1 **hochf. Taschenmesser** m. im. Schildpattsch., 2 gut. Klingen u. Korkz. nur M. 1.20
Zusendung erf. unter Beif. v. 20 Pf. portofr.
Nichtgefallendes nehme retour.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgekr. Int. Ausst. Dresden 1894: Silberne Medaille.
Verlangen Sie Hauptpreisliste Solinger Stahlwaaren umsonst und frei.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.
Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

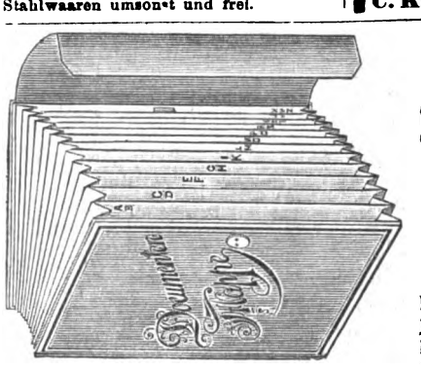
A. Vielhauer's

streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und **Leinen-Hand-Weberei**
Landeshut 9 in Schlesien

fabriziert und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**
Nichtconvenirendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Gute Weine.

Weine im Faß v. **25** Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh. das Liter. — **Flaschenweine** bis zu **10.** ℳ in jeder Preislage von 12 Flaschen an.
12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu **11. 13. 16. 18.** ℳ u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.



Das **praktischste**

Weihnachts-Geschenk

für jeden Familienvater ist eine

Dokumenten-mappe.

Bei der großen Beliebtheit dieser Mappen zum Zwecke der Aufbewahrung der Familienpapiere erübrigt jede besondere Empfehlung.

Unsere Geschäftsstelle vermittelt den Bezug dieser elegant und dauerhaft ausgeführten Mappen zu Vorzugspreisen, und zwar: Größe I (26×20 cm) zu 3 bis 3,50 Mk., Größe II (33×24 cm) zu 3,50 bis 4 Mk., Größe III (36×25 cm) zu 4 bis 4,50 Mk., Größe IV (38×28 cm) zu 4,50 bis 5 Mk.

Bestellungen wolle man gefl. baldigst aufgeben. Zusendung erfolgt gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.

Leipzig, Dörrienstr. 3. **Verlag der D. Verkehrs-Blätter.**

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Digitized by Google

Die Vertrags-Firma der K. Sächs. und der Reichseisenbahn-Beamten:

Eginhard Lippold,
Dresden-A.

empfiehlt ihre anerkannt vorzüglichen Fabrikate:

Reine Cacaopulver
Reine Chocoladen in Tafeln
Reine Chocoladen gemahlen
Chocoladenmehle
Cacaothee, und ferner
Chinesische Thees

zu Vereins-Vorzugspreisen.

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.**, Culmstr. 24.

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsst. d. D. Verkehrs-Blätter.**

Damenkleiderstoffe

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog franco.

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
E. in Altenburg, S.-A. — Münzstr. 7.
Mitgliedern des D. E.-B.-V.: bei Bestellungen 5% Rabatt.

Rohmaterial aus eigenem Bergwerk.
Dampfschlämmerei mit 80 Pferdekräften.

Globus-Putz-Extract

ist die

Krone aller Putzmittel,

erzeugt den schönsten, anhaltenden Glanz, greift das Metall nicht an, schmiert nicht wie Putzpomade!

Laut den Gutachten von
3 gerichtlich vereideten Chemikern
ist

Globus-Putz-Extract
unübertroffen in **seinen vorzüglichen Eigenschaften!**

Fritz Schulz jun., Leipzig.

Bemusterte Offerten gratis und franko!

Bedeutende Preisermässigung!

Schön ausgestattete

unzerreissbare Bilderbücher

mit effectvollen Titel-Umschlägen in tadellos neuen Exemplaren
Für unsere kleinen Lieblinge.

Prächtige Farbendruck-Bilder.

Hübsche dauerhafte Einbände.

Thierleben, 8 Seiten hübsche Tonbilder mit Versen, lackirt, **statt 75 Pf. für 30 Pf.**

Bilderschatz. Ein Quartbilderbuch mit über 80 Gegenständen auf 10 Seiten mit Versen für das erste Kindesalter, lackirt, **statt 1,80 Mk. für 65 Pf.**

Des Kindes Bilderfreude mit 18 schönen Bildern nebst Versen, Quartformat, **statt 2 Mk. für 90 Pf.**

Kinder Spiel u. Leben. 32 hübsche Bilder mit niedlichen Versen, Quartform., **statt 2,50 Mk. 1 Mk.**

Schau hinein! Ein Büchlein klein, mit Bildern fein. Mit 8 hübschen Bildern nebst Text. **Statt 60 Pf. für 30 Pf.**

Fabeln für die Kinderwelt. 12 Bilder nebst Versen. **Statt 80 Pf. für 35 Pf.**

Humoristische Thierbilder mit Versen. 16 gelungene Bilder mit hübschem Text. **Statt 80 Pf. für 35 Pf.**

Soldatenbilderbuch. Zehn grosse ganzseitige Bilder aus dem Soldatenleben mit Versen. **Statt 1,80 Mk. für 75 Pf.**

Herzblättchen zur Freude. Acht prächtige ganzseitige Bilder mit hübschem Text. **Statt 1,80 Mk. für 65 Pf.**

Lustig und traurig. Bilder und Verse zur Erheiterung und Belehrung für Kinder. 32 Bilder mit Text. **Statt 1,80 Mk. für 65 Pf.**

Kleines Volk. Ein stattliches Quartbilderbuch mit 31 gelungenen Scenen aus dem Kinderleben nebst Versen. **Statt 2,50 Mk. für 1 Mk.**

Bilder-ABC. mit ca. 50 Anschauungsbildern nebst erklärend. Versen. Für die ersten Leseversuche. **Statt 1 Mk. für 45 Pf.**

Für unser Kind. Ein Bilderbuch für die allerersten Kinderjahre. Mit gegen 80 Anschauungsbildern nebst erklärenden Versen. **Statt 1 Mk. für 45 Pf.**

Neue Soldatenbilder. 24 Scenen aus dem Soldatenleben mit Versen. **Statt 80 Pf. für 35 Pf.**

Märchenbücher, Jugendschriften, Geschenklitteratur etc. etc.
in reicher Ausw. zu sehr billigen Preisen.
Kataloge gratis und franko.

—● Zur Probe: ●—

3 schöne Bilderbücher für 2 Mk. frko.

Nichtconvenirendes nehme anstandslos zurück.

Expedition umgehend.
An grössere Bureaux stehen Auswahl-Sendungen zu Diensten.

Auf Wunsch zahlbar im Januar 1897.

Chr. Teichs Buchhandlung (Fr. Krüger)

Gegründet 1864.

LOBENSTEIN (Reuss).

Neu! Gegründet 1884. Neu!

Grösstes und ältestes Geschäft am Platze.

Deutsche Reichsuhr,

mit Adler versehen,

genau wie nebenstehende Abbildung, für jedes Zimmer passend, prachtvolle Ausstattung, 30 Stunden gehend, in Gold- oder Silber-Bronze. Höhe 20 cm. Preis nur 5 Mark.

Nebenstehende **Remontoir-Herren-Taschenuhren** mit brillanter Kette nur 4½ Mark.

Umtausch gestattet.
Eigene Reparatur-Werkstatt.
Versand gegen Nachnahme.

Carl Kohlhage

Uhrmacher, Uhrenfabriklager
Neuenrade (Westfalen).

Bitte, sind Sie so gut und schicken Sie mir auch so eine Remontoir-Herren-Taschenuhr, pro Stück 4½ Mark. Mein Kamerad dankt Ihnen sehr für die gute Uhr und schnelle Sendung

Metterzimmern bei Bietigheim (Württemberg).

Chr. Bentz.

Eine rechte, dauernde Festfreude können Sie den Ihrigen

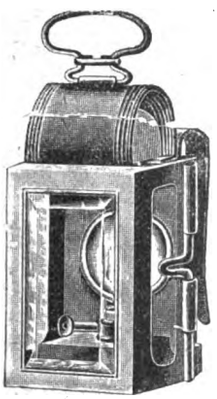
bereiten, wenn Sie auf die reich und vornehm illustrierte Familienzeitschrift Universum abonnieren. Während ein anderes Geschenk bald vergessen wird, bringt jedes der alle vierzehn Tage erscheinenden Hefte den Geber in dankbare Erinnerung. Da der Inhalt — spannende Romane, gediegene Erzählungen, heitere Humoresken, wissenschaftliche Aufsätze, Rätsel, Schachaufgaben etc. — in gleicher Weise für Mann und Frau, für Jung und Alt geeignet ist und die gebotenen Illustrationen von hohem künstlerischem Werte sind, so werden die beiden stattlichen Bände, welche ein Jahrgang bildet, auch noch auf dem Weihnachtstisch des nächsten Jahres einen Glanzpunkt bilden. Der zur Festzeit meist stark in Angriff genommene Geldbeutel wird dabei durch eine halbmonatlich zu leistende Zahlung von 60 Pf. nicht zu stark angegriffen. Probehefte sind gegen Einsendung von 20 Pfennig für Porto direkt vom Verleger Philipp Reclam jun. in Leipzig, Kreuzstrasse 7, **gratis** zu haben.

Christbaumschmuck •

aus Glas von den billigsten bis zu den feinsten Sorten versendet in Postkisten à 5, 6, 7, 8, 10—20 Mk. gegen Nachnahme an Jedermann

Edmund Rosenbusch,
Cursdorf, Thür. Wald.

Digitized by Google



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Carl Kuhn & Co.

Marienstrasse 37 Stuttgart

empfehlen höflichst ihre

Vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.—	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

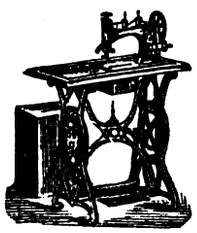
Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.
Garantie: Zurücknahme.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Gensingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

- **Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania“ mit 50 Mk.**
- **Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina“ mit 60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Kautionen u. Kautions-Darlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft.
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Anzugstoffe

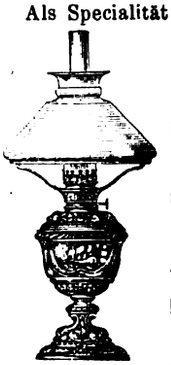
Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Als Specialität offerire:



Tisch- und Hängelampen

in grösster Auswahl von Mk. 3.— bis Mk. 100.—, sowie sämmtliche Küchengeräthe, Haushaltungsgegenstände und Maschinen. **Passende Artikel für Weihnachtsgeschenke.**

Ratenzahlungen bereitwilligst gestattet.

Ferdinand Rausch, Wutha, Thür.
Vertragsfirma
des Deutschen Eisenb.-Beamten-Vereins zu Hannover, des Vereins der Reichseisenbahnbeamten etc. etc
Cataloge und Prospekte gratis u. franko.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. **Preisliste franco.**

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim** a. Rh

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

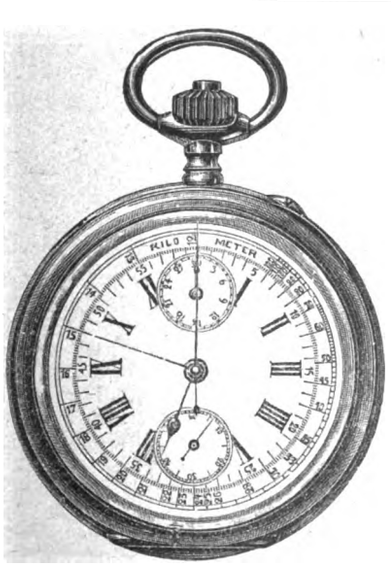
Aktien-Gesellschaft

Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3 1/2 % Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**

Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia“**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ●
Silber- und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) **gratis und franco.**

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
das Wohlfahrts-Uebereinkommen der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Ehrenpreis Berlin 1896.

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen, unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von **Fest- und Gelegenheitsgeschenken**, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

Weihnachtsaufträge erbitte des grossen Geschäftsandranges wegen rechtzeitig.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen **ohne** Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

Wissen ist Macht!

Wer in seiner Beamtenlaufbahn vorwärts kommen will,
Wer gründliche Kenntnisse erwerben möchte,
Wer zugleich eine gediegene Unterhaltung sucht,
beziehe die

Unterrichtszeitung

zur Fortbildung in den allgemeinen Wissenschaften.

Dieselbe lehrt in **wöchentlichen** Briefen: **Deutschen Stil, Grammatik, Orthographie, Französisch, Englisch, Geschichte, Geographie, Mathematik** und **Naturwissenschaften, Stenographie etc.**

Preis pro Quartal **3 Mark** franko. Zweijähriger Kursus.

Verlag von **Richard Heinrich** in **Berlin NW. 7.**

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder direkt von der Verlagshandlung.

Weihnachtsofferte!

Elegantes Portemonnaie

aus einem Stück **mit Stempel** (Name, Stand, Wohnung) 1 Fl. Farbe u. Pinsel **echt Seehund 3,50 Mk.** Dasselbe in **Kalbleder**, kleines Format, **3,25 Mk.**
Praktisch für Jedermann, da stets Stempel zur Hand.

Grossartiger Erfolg!

Druckereien aus Gummitypen zum Zusammensetzen von beliebigem Text mit Typenhalter u. Farbe von 1,50 Mk. an. **Vorzügl. Geschenk für Erwachsene u. Kinder.** Prospekte hierüber gratis u. frko. Versand bei **Voreinsendung** des Betrages portofrei, oder unter Nachnahme mit Portozuschlag.

Stempelfabrik Joh. Wolff, Berlin N, Zionskirchstr. 14.

J. Holzwarth

Tuch- und Maassgeschäft

Uniformen, Beamten- und Militäreffekten

Karlsruhe i. B. — Zähringerstr. 112.

Beste Referenzen aus Beamtenkreisen.

Lieferant der Gr. bad. Staatseisenbahn-Uniformen.

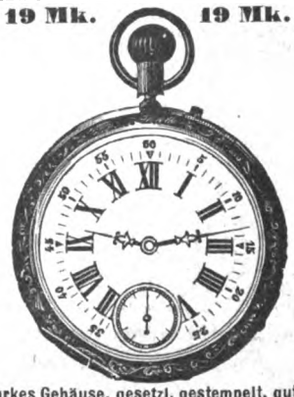
Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt

1838 gegründet, unter **besonderer Staatsaufsicht** stehend.

Leibrentenversicherung zur Erhöhung des Einkommens. **Kapitalversicherung** (für Aussteuer, Militärdienst, Studium). **Sparkasse.** **Gezahlte Renten 1894:** 3172000 Mk. **Vermögen:** 90 Millionen Mk. Prospekte u. nähere Auskunft bei der **Direktion** in **Berlin**, Kaiserhofstr. 2.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. **19 Mk.**



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk, 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.** Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Gold doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**
Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.

Breslau, Schwert-Strasse 6.

Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.

Brief-Adresse: Paul Marcuse, Uhren und Goldwaaren - Versand. **Breslau,** Schwert-Strasse 6.

Telegramm-Adresse: Paul Marcuse, Breslau.

Pianinos

von 440 Mk. an.

Flügel.

10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums

von 90 Mk. an.

Abzahlung gestattet.

Bei Baarzahlg. Rab. u. Preisg

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**

Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Gut. Praktisch. Elegant. Billig.

Adlerpfeife

(System B. Graf.)

D. R. G. M. 8 Modelle.

Vortheile:
Höchste Reinlichkeit, guter Geschmack, gesundestes Rauchen, ärztlich bestätigt.

Brillante Atteste. Goldene Medaille Münster 1896.

Prospecte gratis und franco.

E. Krumme & Cie.

Adlerpfeifenfabrik

Mod. III Mod. II. Gummersbach Rhld.

Billigste Bezugsquelle für

Teppiche!!
Portièren!!
Gardinen!!
Steppdecken!!

in grösster Auswahl!

Emil Lefèvre,

Berlin S., Oranienstr. 158.

Grösstes Teppichhaus Berlins.

Prachtkatalog

mit **buntfarbigen Teppich-Illustrationen**, sowie circa 200 Gardinen- u. Portièren-Abbildungen in künstlerischer Ausführung auf Wunsch gratis und franko. **Offiziers- u. Beamten-Vereinen Rabatt.** **Versand gewissenhaft unter Nachnahme.**

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor, **Berlin,** Kurfürstenstr. 24.

Inhalt: Preisausschreiben. — Die Arbeitszeit der englischen Eisenbahnbediensteten. — Aus der Denkschrift zum Reichs-Eisenbahn-Etat 1897/98 betr. die Durchführung der Besoldungs-Aufbesserung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Technisches. — Personalnachrichten. — Ausland. — Vermischtes. — Vereins-Bekanntmachungen und Einladungen. — Briefkasten.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Diese Nummer umfaßt 12 Seiten. Hierzu zwei Sonder-Beilagen.

Digitized by Google

Nr. 51. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, 1½ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 17. Dezember 1896. München.

Eisenbahntarifreform.

Seit längerer Zeit ist die Verkehrs- und namentlich die Finanzpolitik unserer Eisenbahnen, nicht allein in Preußen, in eine Richtung gedrängt, die ihrer eigentlichen Aufgabe, den in unserer ganzen wirthschaftlichen Entwickelung begründeten Bedürfnissen des Verkehrs zu dienen, nichts weniger als förderlich ist. In den deutschen Bundesstaaten, deren Eisenbahnen weniger günstige Ergebnisse aufweisen, als Preußen, mag die Zurückhaltung mit Reformen, die wenn auch zunächst nicht den Erträgnissen der Eisenbahnen selbst, so doch dem Lande in seiner Gesammtheit von unermeßlichem Nutzen sein würde, auf den ersten Blick einen Schein von Berechtigung haben. In Wirklichkeit hätten gerade sie die meiste Veranlassung, mit Reformen vorzugehen, die alle unter den jetzigen Verhältnissen theilweise noch gebundenen Hilfsquellen des Landes vollends zu erschließen und deren heutige ungesunde Anstauungen an weniger bevorzugten Plätzen durch richtigere Leitung und gleichmäßigere Vertheilung zu beseitigen geeignet wären. Ohne Zweifel wäre das der sicherste Weg, den vielbeklagten und unverkennbaren Nachtheilen der neueren Verkehrsentwickelung zu begegnen, die wirthschaftliche Entwicklung des Landes in gesunde Bahnen zu lenken und den Eisenbahnen selbst zu den Erträgnissen zu verhelfen, deren sie zur Deckung ihrer Betriebskosten und zu einer angemessenen Verzinsung ihres Anlagekapitales bedürfen. Dieser Einsicht verdankt augenscheinlich auch eine Reihe von Aufsätzen ihre Entstehung, die kürzlich, zu einer Broschüre vereinigt, unter dem Titel „Die Eisenbahnreform in Württemberg" von Dr. A. Mülberger in Crailsheim *) veröffentlicht worden ist.

Im Eisenbahnwesen ist der Verfasser zwar Laie. Sein Verständniß für wirthschaftliche Vorgänge und seine Eignung zu ihrer — treffenden — Beurtheilung hat er aber schon durch frühere Veröffentlichungen, namentlich über Preußen, zur Genüge dargethan. Man kann es bedauern, daß er sich bei der vorliegenden Schrift auf eine lose Aneinanderreihung von Aufsätzen beschränkt hat, die ihre Entstehung aus gelegentlichen Anregungen heraus nirgend verleugnen können, die unter sich in keiner fortlaufenden und folgerichtigen Verbindung stehen und deshalb auch vielfach Wiederholungen aufweisen. Mit einer systematischen Ordnung und Verarbeitung des behandelten Stoffes hätte er der von ihm mit unverkennbarer Wärme und großem Eifer geführten Sache sicherlich einen größeren Dienst geleistet. Auch würde ihn das vielleicht zu einer Vertiefung seines Urtheils und zur Selbstberichtigung einiger Irrthümer geführt haben, die zu der im Uebrigen von ihm bekundeten wirthschaftlichen Einsicht in auffälligem Gegensatze stehen.

Dr. Mülberger gehört zu den Wenigen, die für die bedeutsame Rolle des Verkehrswesens in unserem Wirthschaftsleben volles Verständniß haben. Seit Jahren ist er bemüht gewesen, in der Tagespresse seines engeren Heimathlandes aufklärend und anspornend zu wirken. Wenn seine Ausführungen auch überall an dessen besondere Verhältnisse anknüpfen, so ist er doch sichtlich bestrebt, die dort gemachten Wahrnehmungen unter allgemeine Gesichtspunkte zu bringen, die weit über den Bereich der schwäbischen Grenzpfähle hinaus Geltung haben. Ihm ist es hauptsächlich darum zu thun, daß „die Prinzipien gut geheißen werden, aus denen die von ihm erstrebte Reform sich mit Nothwendigkeit ergeben wird." Die Eisenbahn erschien ihm wie ein Bau, „dessen Fundamente ins Wanken gerathen, derweilen die Bauleiter sich redlich abmühen, immer neue Stockwerke aufzusetzen und die Façaden mit allerlei modernem Beiwerk zu schmücken. So lange sie nicht lernt, sich den gesammten Verkehrsinteressen des Volkes dienstbar und die Massen mobil zu machen (!), sondern ihre Vortheile nur Sonderkreisen zuwendet, ist alles Reformiren fruchtlos".

Mit einem Ueberblick über die geschichtliche Entwicklung des württembergischen Eisenbahnwesens beginnend, wendet sich der Verfasser weiterhin einer noch heute interessanten Debatte im schwäbischen Landtage zu. Der Abgeordnete Moritz Mohl hatte 1851 mehrere Anträge gestellt, die darauf abzielten, der Volksvertretung entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung der Eisenbahntarife zu verschaffen. (Inzwischen ist die „Mitwirkung der Volksvertretung bei Festsetzung der Post- und Eisenbahntarife" unter „Verbilligung der Eisenbahntarife für Güter- und Personenverkehr" bekanntlich in das Programm der deutschen Volkspartei aufgenommen worden, die gleich dem Zentrum damit zum mindesten ein richtiges Verständniß für den tiefgreifenden Einfluß des Verkehrwesens auf unsere gesammten Lebensverhältnisse bekundet hat.) Dem hauptsächlichsten Einwande, daß die Eisenbahntarife damit „allen möglichen Schwankungen und Eventualitäten" ausgesetzt wären, die sich „mit Nothwendigkeit aus den Berathungen einer im Wesentlichen politischen und technisch nicht ganz kompetenten Versammlung ergeben", wurde mit dem Hinweis auf den Zolltarif begegnet, der für die Wohlfahrt des Landes von ähnlicher, ja noch größerer Bedeutung sei, wie die Eisenbahntarife, und der ohne besondere Schwierigkeiten unter Mitwirkung der Volksvertretung festgesetzt werde. Auch auf das Sportelgesetz und die Mitwirkung bei Feststellung des Salzpreises wurde hingewiesen. „Wenn die Stände das Recht haben, die Hunderte zu bestimmen,

*) Dr. A. Mülberger, Die Eisenbahnreform in Württemberg. Tübingen 1896, Verlag der Laupp'schen Buchhandlung.

Digitized by Google

so müssen sie doch auch das Recht haben, ein entscheidendes Wort bei einem Tarife zu sprechen, wobei es sich künftig um eine jährliche Einnahme von einer Million handeln wird. (In Preußen hat der Einnahmevoranschlag der Staatseisenbahnverwaltung für 1896/97 bekanntlich den Betrag von einer Milliarde Mark schon überschritten.) Besonders bemerkenswerth sind die Auslassungen des Antragstellers selbst. „Man kann zugeben, so führte er aus, daß der Eisenbahntarif nicht ein reiner Steuertarif ist, aber noch weniger ist er ein zivilrechtlicher Gegenstand. Die Eisenbahnen sind von dem Lande gebaut worden, um für den öffentlichen Verkehr zu dienen. Hier ist nicht von einem zivilrechtlichen Gegenstande, sondern von einem Bedürfniß der Völker die Rede, welches das Volk durch Mittel, die seine Vertreter bewilligt haben, im öffentlichen Interesse geschaffen hat. Es ist ein Gegenstand vielmehr des öffentlichen Rechts, als des Privatrechts; ja es ist, von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, meines Erachtens gar kein Gegenstand des Privatrechts, sondern gehört allein dem öffentlichen Rechte an. Es liegt in der Natur der Sache, daß, wenn das Volk durch seine Vertreter mit der Regierung, die übrigens nur eine andere Art von Repräsentation des Volkes ist oder sein soll, für öffentliche Zwecke ein Verbindungsmittel schafft, dieses Verbindungsmittel nicht etwa als Privateigenthum der Regierung betrachtet werden kann, womit sie auf Kosten des Volkes schalten und walten dürfte, wie sie will. Es liegt ferner in der Natur der Sache, daß die Stände über die Anwendung dieses Verkehrsmittels und über die Bedingungen, unter denen es zu benutzen ist, im Gesetzgebungswege, und, sofern es sich um Gebühren und Abgaben darauf handelt, im Wege der Abgabenbewilligung zu entscheiden haben."

Bei der Frage, ob Staats- oder Privatbahnen, sind jene, die sich dem Staatsbahnprinzip zuneigten, davon ausgegangen: „wir wollen die Sache von Staatswegen machen, damit der Staat, die Gesetzgebung, die Vertreter des Volkes es in der Hand haben, im Interesse des Volkes, d. h. des Verkehrs zu handeln, in diesem Interesse die Fahrgelder und Frachten zu ermäßigen."

Auch auf den Monopolcharakter des Eisenbahnverkehrs und die daraus folgende Nothwendigkeit seiner gesetzlichen Regelung, auch bezüglich der zu erhebenden Gebühren, wurde in der Debatte wiederholt hingewiesen. Nichtsdestoweniger wurde der „Antrag Mohl" mit 54 gegen 31 Stimmen abgelehnt. Es entsprach eben den damals herrschenden Anschauungen, den parlamentarischen Einfluß möglichst zu beschränken. Auch ahnte damals, von einigen Bevorzugten, aber alleinstehenden Geistern abgesehen, noch Niemand, daß „die Eisenbahn das Fundament der ganzen modernen Volkswirthschaft werden würde". Daß sie gleichwohl, selbst da, wo sie Staatseigenthum ist, noch heute jeder „tiefergehenden konstitutionellen Kontrole" entbehrt, führt Mülberger hauptsächlich auf jenen Mangel an Verständniß für ihre wirthschaftliche Bedeutung zu der Zeit zurück, als die grundlegenden Normen für unser Eisenbahnwesen aufgestellt wurden. „Heute sind uns die Eisenbahnen über den Kopf gewachsen und allmählich ohne jedes bewußte Zuthun unsererseits durch ihr bloßes Wachsthum so sehr in den Mittelpunkt des Staatshaushalts und der öffentlichen Wirthschaft gedrängt worden, daß das finanzielle, politische und soziale Gleichgewicht des Landes in erster Linie durch sie bedingt ist. Die Folgen dieses Vorgangs, die Wirkungen dieser Verschiebung sind ganz außerordentliche und zeigen sich hauptsächlich darin, daß die Verwaltungsmaßregeln für die Ausgestaltung und den Betrieb der Eisenbahnen an Bedeutung, Einfluß und nachhaltiger Wirkung alle fiskalischen Experimente auf dem Gesammtgebiete der Finanzwirthschaft, also namentlich der Steuern, unendlich überragen. Jede einigermaßen umfassende Tarifänderung z. B., sei es im Güter-, sei es im Personenverkehr, löst sofort Wirkungen aus, die in die wirthschaftlichen Verhältnisse der Bürger ganz anders einschneiden, als Steuern, Sporteln und dergleichen. Aber während fiskalische Experimente, wie beispielsweise die derzeitige Steuerreform, Monate, um nicht zu sagen Jahre lang den ganzen konstitutionellen Apparat in Aufregung und Bewegung versetzen, genügt für die Eisenbahn eine einfache Maßregel der Verwaltung ohne jede parlamentarische Kontrole, um, wenn nöthig, Wirkungen zu erzielen, die zehnmal eingreifender sind. Giebt es einen drastischeren Beweis für die Wahrheit, daß sich unser ganzer Konstitutionalismus bis zur Stunde größtentheils auf Fiktionen aufbaut, und daß die thatsächliche Bedeutung der einzelnen sozialpolitischen Fragen oft genug mit zu der „Wichtigkeit", die man ihnen in den parlamentarischen Körperschaften beilegt, im umgekehrten Verhältnisse steht? Der wirklichen Bedeutung der Eisenbahn entspricht nicht ihre „rechtliche Stellung im konstitutionellen Staate". Bleibt dieses „mächtige Institut" außerhalb der parlamentarischen Kontrole, so wird dadurch bei der Volksvertretung das Gefühl der mit Verantwortlichkeit für den wirthschaftlichen und namentlich die finanziellen Leistungen der Eisenbahn geschwächt und andererseits der Regierung zugemuthet, „von sich aus allein ohne den sicheren Rückhalt einer aufgeklärten öffentlichen Meinung, in eine Reform einzulenken, deren Erfolge nicht schon von heute auf morgen einzuheimsen sind.

Diese letzterwähnten Gesichtspunkte sind zwar nicht gerade von durchschlagender Bedeutung; die Hauptgründe für die erhobene Forderung sind vielmehr in den vorangegangenen Ausführungen zu suchen. Immerhin ist nicht zu verkennen, daß eine Mitwirkung der Volksvertretung bei Feststellung der Eisenbahntarife in doppelter Richtung Gutes wirken könnte. Die Regierung würde damit der alleinigen Verantwortlichkeit für Maßnahmen überhoben, die für die Wohlfahrt des Landes von der allergrößten Bedeutung sind. Und innerhalb der Volksvertretung würde das Verständniß für die Wirkungen des Verkehrswesens schnell zunehmen und das jetzige Ueberwiegen von oft kleinlichen Interessen und daraus entspringenden Sonderwünschen bald höheren, mehr auf das Allgemeinere gerichteten Gesichtspunkten weichen, sobald sie mehr als jetzt veranlaßt wird, in die mit dem Verkehrswesen zusammenhängenden wirthschaftlichen Fragen tiefer einzudringen. Durch Einsetzung der Eisenbahnbeiräthe ist schon anerkannt, daß die Vertreter der verschiedenen wirthschaftlichen Interessen ein Wort mitzusprechen haben, wo diese in ganz hervorragendem Maße beeinflußt werden. Weshalb sollte man sich scheuen, noch einen Schritt weiterzugehen und ihre direkte Mitarbeit bei Feststellung der wesentlichen Grundzüge unseres Tarifwesens, (darum könnte es sich doch nur immer handeln) an die Stelle der bisherigen gutachtlichen Berathung zu setzen! Die Verwaltung könnte durch eine noch innigere Berührung mit den verschiedenen Interessensphären an Einsicht und Verständniß für die Forderungen des praktischen Lebens nur gewinnen und in Abgeordnetenkreisen wie im ganzen Lande würde man die Schwierigkeit und Tragweite jeder größeren Umgestaltung richtiger würdigen lernen.

Das kleine Dänemark hat im Frühjahr d. J. mit der Verwirklichung der hier besprochenen Forderung der Deutschen Volkspartei und des Zentrums den Anfang gemacht und damit eine umfassende Reform der Eisenbahntarife verbunden. Auch bei uns wird man voraussichtlich am ehesten auf diesem Wege dazu gelangen. Den Blick von Neuem auf die Nothwendigkeit einer solchen Reform hinzulenken, diese Nothwendigkeit eingehend und aus großen Gesichtspunkten heraus zu begründen, ist neben anderem schon Erwähnten das Ziel, das sich Dr. Mülberger mit seiner neuesten Veröffentlichung gesteckt hat. Auf ihren mannigfaltigen Inhalt weiter einzugehen, verbietet der zur Verfügung stehende Raum. Nur soviel sei noch bemerkt, daß Lokal- und Kleinbahnen darin ebensowenig übergangen sind, wie das „Prinzip des Eisenbahntarifs", das Verhältniß der Eisenbahnen zur Landwirthschaft, Fahrplanstudien u. dergl. m. Auffällig dabei ist, daß mit besonderer Ausführlichkeit der Personenverkehr behandelt ist, während dem Verfasser doch unmöglich unbekannt sein kann, daß der Güterverkehr nicht nur im Eisenbahnwesen die Hauptrolle spielt, sondern auch dessen hauptsächlicher Einfluß auf unser Wirthschaftsleben in ihm begründet ist.

Trotz mancher berechtigten Ausstellungen verdient das vorliegende Buch aber schon wegen der in ihm vorherrschenden gesunden Grundanschauungen die ernste Beachtung aller Derer, die für das Verkehrswesen ein tiefergehendes Interesse haben.

Aus der Denkschrift zum Reichs-Eisenbahn-Etat 1897/98,

betr. die Durchführung der Besoldungs-Aufbesserung.

(Schluß statt Fortsetzung.)

Der gegenwärtige Plan hat sich überall in dem Rahmen der bestehenden Organisation, namentlich was die in Geltung befindliche Einreihung in die Klassen des Wohnungsgeldzuschusses betrifft, halten müssen. Für jede dieser Klassen sind gewisse Höchstgrenzen der Aufbesserung zur Richtschnur genommen. Wo hergebrachter Weise ein gewisser Besoldungsvorzug für einzelne Reichsdienststellen gegenüber den preußischen Sätzen seither besteht, ist dessen Beibehaltung auch bei den zu erhöhenden Gehältern erstrebt worden, sofern eine beim Uebertritt in den Reichsdienst etwa verminderte Aussicht auf Beförderung oder fehlende Möglichkeit der Rückversetzung einen Ausgleich erfordert, oder auf Heranziehung anderer als preußischer Beamtenkreise Rücksicht genommen werden muß. — Eine gleichmäßige prozentuale Aufbesserung erschien schon deshalb ungeeignet, weil dadurch die bei einem verwickelten Besoldungssystem und überaus zahlreichen Besoldungssätzen allmählich

Digitized by Google

sich bildenden unberechtigten Besonderheiten in der Bemessung der Gehälter für einzelne Kategorien nicht nur aufrecht erhalten, sondern noch gesteigert worden wären. Vielmehr hat die Erwägung des konkreten Bedürfnisses bei jeder Dienststellung, sowie das Bestreben, immer auf abgerundete Sätze zu gelangen und die vielen noch bestehenden Besoldungsklassen thunlichst zusammen zu ziehen, dazu geführt, daß der Prozentsatz der Aufbesserung ein verschiedener geworden ist. Auch wo hiernach aufsteigende Gehälter statt bisheriger Einheitssätze gewählt oder die Anfangssätze ausnahmsweise etwas heruntergesetzt sind, ist die Besserstellung für die betreffende Kategorie keine unerhebliche. Ausnahmsweise hohe Prozentsätze der Aufbesserung, die durch besondere Bedürfnisse bedingt waren, kommen im Wesentlichen nur bei Tarifklasse 3, aber auch bei Tarifklasse 5 vor, wogegen bei höheren Stellungen die Vorschläge zurückhaltender sind. Der Prozentsatz ist bei jeder Kategorie einzeln ersichtlich gemacht; er hat freilich nur nach den Durchschnitten der bisherigen und der neuen Gehaltsbemessung angesetzt werden können, doch ist, um das Verhältniß thunlichst richtig darzustellen, jedesmal der Betrag der etwa wegfallenden oder hinzukommenden Zulagen mitberücksichtigt, sowie bei Offizieren und servisberechtigten Beamten der pensionsfähige Betrag des Personalservises hinzugezogen.

Bestehende Zulagen bleiben, soweit darüber nichts bemerkt ist, in Geltung.

Bei den nach Dienstaltersstufen aufsteigenden Gehältern kommt die Erhöhung in der Regel mehr den höheren, als den niederen Altersstufen zu gute. Von einer Erhöhung der ersten Stufe ist meist abgesehen, wogegen die Steigerung des Höchstsatzes eine Aufbesserung auch für die übrigen Stufen außer der allerersten ohne Weiteres zur Folge hat. Das Bedürfniß der Einkommensvermehrung liegt allerdings hauptsächlich nicht am Ende der regelmäßigen amtlichen Laufbahn, aber doch immerhin in den späteren Stadien derselben, etwa Ende der vierziger und in den fünfziger Lebensjahren. Die Dienstaltersstufen haben sich für eine sehr große Zahl von Beamten thatsächlich dahin gestaltet, daß die höchste Stufe um das fünfzigste Lebensjahr herum selbst in den erst durch besondere Beförderung zu erreichenden Kategorien, jedenfalls aber bei Verbleiben in den die erste etatsmäßige Anstellung bietenden Aemtern erlangt werden kann. Eine Erhöhung bei den obersten Dienstaltersstufen trifft also in diesen Fällen ungefähr den Zeitpunkt, wo das Bedürfniß den Höhepunkt nicht überschritten zu haben pflegt. Bei den erst durch besondere Beförderung zu erreichenden Stellen freilich wird, sofern die Beförderung bei Manchen in späterem Dienstalter als bei Anderen erfolgt, mit einer entsprechend frühzeitigen Eröffnung des Höchstgehalts nicht zu rechnen sein; dies war aber auch früher nicht der Fall und wird im Zivildienst immer ausgeschlossen bleiben. Etwaige Bedenken gegen die meist unveränderte Belassung der Anfangsstufe werden auch dadurch abgeschwächt, daß die von der gegenwärtigen Weiterführung der Besoldungsaufbesserung betroffenen Beamtenstellungen zu einem erheblichen Theile solche sind, denen die etatsmäßige Anstellung in einer niederen Kategorie voranzugehen pflegt. In dieser niederen Kategorie ist dann vielfach der Gehaltssatz schon überholt, mit dem die höhere Kategorie beginnt, so daß es weniger praktischen Werth hat, letzteren Satz etatsmäßig zu erhöhen. Wo aber das Gehalt der früheren Kategorie den Anfangssatz der höheren nicht übersteigt, stellt schon die Beförderung an sich einen wichtigen Vortheil dar. Jedenfalls bietet die vorzugsweise Erhöhung des Höchstgehalts der Beamten insofern Vortheile, als die Pensionen und Reliktenbezüge Quoten des zuletzt bezogenen pensionsfähigen Einkommens bilden und demgemäß bei nicht vorzeitigem Ausscheiden aus dem Dienste entsprechend ausgiebiger sind, als wenn die Aufbesserung mehr in die Anfangsstufen verlegt wird.

In Bezug auf die einzelnen Kategorien darf auf die Anlagen hingewiesen werden, in denen die betreffenden Stellungen und künftig in Geltung zu bringenden Etatsvermerke behufs etatsrechtlicher Feststellung aneinandergereiht erscheinen. Hier werden nun die das Offizierskorps betreffenden Einzelheiten aufgeführt.

Bei Gelegenheit der Gehälteraufbesserung hat endlich auch die Regelung der Dienstaltersstufen für Beamte nicht ganz unberührt bleiben können. Schon die Zusammenfügung einzelner bisher getrennter Gehaltsklassen zu gemeinsamen Sätzen bedingte meist auch eine Ausgleichung der Altersstufen und für die eine oder die andere der bisher getrennten Kategorien eine Verkürzung oder auch Verlängerung des Aufrückungszeitraums. Ferner ist in Fällen, wo bisher eine ausnahmsweise kurze Aufrückungsfrist, namentlich durch eine geringe Spannweite zwischen Mindest- und Höchstsatz, bedingt war, bei der gegenwärtigen Gehältererhöhung aber der Höchstsatz entsprechend weit hinaufgerückt werden soll, die Frist zur Erreichung des Höchstgehalts auf diejenige Ziffer von Jahren hinaufgebracht, welche für die betreffende Kategorie die normale ist; immerhin verbleibt den Betheiligten ein hinreichender Vortheil aus der gegenwärtigen Gehaltsaufbesserung. Andererseits ist die vorliegende Gelegenheit benutzt, um zu lange Aufrückungszeiten angemessen herunterzusetzen, wie es die inzwischen gemachten praktischen Erfahrungen bedingten. Alle diese Aenderungen bei den Altersstufen werden durch die Anlagen, in denen jedesmal die seitherigen und die künftigen Ziffern vermerkt stehen, den gesetzgebenden Körperschaften zur Genehmigung mitunterbreitet.

Die allgemeinen Vorschriften bei Ausführung des Dienstaltersstufensystems, die in den Denkschriften zu den Hauptetats der Jahre 1893/94 und folgende niedergelegt sind, würden auch bei den erhöhten Gehältern und bei den sonstigen vorbemerkten Neuregelungen ohne Weiteres in Kraft bleiben.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Reichsgerichts-Entscheidung. (Nachdruck verboten.)

Ein Eisenbahnunglück ereignete sich in der Nacht zum 18. April d. J. auf dem Bahnhofe in Liegnitz. Es stießen zwei Güterzüge mit einander zusammen, indem der eine auf den andern auffuhr. Der Materialschaden war bedeutend, aber auch ein Arbeiter H. wurde derartig verletzt, daß er am 28. April starb. Das Landgericht Liegnitz hat den geprüften Lokomotivheizer Josef Baum für diesen Unfall verantwortlich gemacht und am 18. September zu 6 Monaten Gefängniß verurtheilt. — Die vom Angeklagten eingelegte und persönlich vertretene Revision wurde vom Reichsgerichte als unbegründet verworfen.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Die Wohnungsgelder der Reichsbeamten bildeten den Gegenstand einer Klarstellung, welche der Reichstagsabgeordnete Prof. Dr. Hasse am Freitag, den 10. d. Mts. bei der Etatberathung im Reichstag vorbrachte, indem er u. A. sagte:

„Es steht zu erwarten, daß im Jahre 1897 der Servistarif revidirt werden wird. Ich hatte gehofft, daß der Herr Berichterstatter auf diesen Gegenstand näher eingehen würde. Das würde ja die Gelegenheit sein, alle die zahlreichen Beschwerden über die nicht mehr zweckmäßige Eintheilung der Orte in den Servistarif zur Sprache zu bringen. Ich wollte meinerseits wenigstens nicht unterlassen, schon jetzt vor Einbringung des Gesetzes darauf hinzuweisen, daß es ganz unhaltbar geworden ist, die Stadt Leipzig in der Klasse 1 zu belassen. Orte, die in Klasse A sich vor ihm befinden, sind Altona, Berlin, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Metz, Mülhausen, München, Straßburg, Stuttgart, also 10, während die Stadt Leipzig bekanntlich nach ihrer Einwohnerzahl die vierte Stelle im Deutschen Reiche einnimmt. Aber selbst wenn man hiervon absieht, wird Jeder zugeben, daß die Lebenshaltung in Leipzig viel theurer ist als z. B. in München und Dresden. Es hat deshalb keine Berechtigung, Leipzig in Klasse 1 zu belassen. Seit vielen Jahren war es schon nothwendig, es in Klasse A zu versetzen. Sie gestatten mir vielleicht, hier einige Zahlen dafür anzuführen, welche Konsequenzen dies für die Betheiligten hat. Die sämmtlichen Reichsbeamten Leipzigs erleiden jährlich einen Verlust von 275 309 Mk. dadurch, daß Leipzig nur in Klasse 1 und nicht in Klasse A ist. Also nehmen Sie an, die Leipziger Beamten wären in Dresden, was ja an sich sehr wenig Unterschied ausmachen würde, so würden sie eine jährliche Mehreinnahme an Servis von 275 000 Mk. haben. Dieser jährliche Verlust vertheilt sich wie folgt: die Leipziger Militärpersonen erleiden jährlich einen Verlust von 40 517 Mk., die an Zahl mächtigsten Beamten der Post und Telegraphie einen Verlust von 130 020 Mk., die Beamten des Reichsgerichts von 36 432 Mk., die der Reichsbank von 2340, und endlich erleidet die Stadt selbst an Servisentschädigungen, die ihr seitens des Königlichen Kriegsministeriums werden, einen Verlust von 6000 Mk. — in Summa 275 309 Mk.“

Man darf wohl mit Recht erwarten, daß dieser Hinweis die erforderliche Beachtung finden wird. Diese Angelegenheit ist aber auch geeignet, weitere Kreise zu ziehen, und es steht mit Sicherheit zu erwarten, daß das in nicht zu langer Zeit geschehen wird. Zieht man nämlich noch die in Leipzig stationierten preußischen Staatsbahnbeamten — und ihrer sind Hunderte — in Betracht, so wird auch hinsichtlich dieser nichts übrig bleiben, als daß ihnen der preußische Staat in derselben Weise gerecht wird, wie es das Reich auch wird thun müssen. Um so mehr wird es aber dann abstechen, wenn man hiergegen die Verhältnisse der sächsischen Beamten hält. Diese bekommen bis jetzt gar keine Wohnungsgelder,

Digitized by Google

stehen also gegenüber den Reichs- und den preußischen Beamten am wenigsten günstig da. Anscheinend bereitet sich nun eine Bewegung unter den ersteren vor, die dahin gehen soll, das Wohnungsgeld auch für alle sächsischen Staats-Beamten anzustreben. — Hoffentlich wird nunmehr endlich erreicht, was schon seit Langem erstrebt, bisher aber beständig versagt worden ist. Leider haben verschiedene Beamte es nicht unterlassen können, in den Tagesblättern ihre bezüglichen Wünsche in ganz unkontrolirbarer Weise vorzubringen. So schreibt ein sächs. Schaffner in Nr. 348 der Leipz. Neuesten Nachrichten u. A.: „Die Gehälter der Leipziger Eisenbahn-Unterbeamten betreffend, erlaube ich mir an die geehrte Redaktion einige Zeilen zu richten. In diesen Artikeln war immer nur die Rede von Postunterbeamten, auch von städtischen Unterbeamten, niemals aber ein Wörtchen von den armen Eisenbahnbeamten, den schlechtest gestellten aller Beamtenklassen. Während ein Postunterbeamter wenigstens noch 180 Mk. Wohnungsgeld erhält, bekommt ein armer Eisenbahnschaffner nicht einen einzigen Pfennig. Er muß nach 16stündigem schweren Dienst noch stundenweit (!) laufen, ehe er seine Wohnung erreicht, denn nur Wenigen ist es vergönnt, meist kinderlosen Kollegen, ihre Wohnung in Alt-Leipzig zu haben, denn auch die kleinste Wohnung im Hinterhause kostet 240 Mk. Das Anfangsgehalt der Schaffner beträgt monatlich 86 Mk. Ich selber bin seit 1876 nach beendeter Militärzeit am Bayerischen Bahnhof thätig und beziehe als Eisenbahnschaffner ein Gehalt von 92 Mk. und bin nun ein Mann von 46 Jahren geworden. Fürwahr ein beneidenswerthes Loos! Wohl beziehen wir noch monatlich das sogenannte Kilometergeld, das ist aber so ungleich eingetheilt, daß manche Kollegen besser wegkommen und manche schlechter, wir sind hier vollständig der Willkür der Assistenten (!) preisgegeben, und so lange die Perronsperre eingeführt ist, habe ich selber blos manchmal monatlich 8 Mk. gehabt. Was will das heißen, wenn man den ganzen Tag unterwegs liegt und davon zehren muß, und die Familie daheim kann doch auch nicht hungern".

Man braucht sich wahrlich nicht zu wundern, wenn es mit dem Standesansehen der Eisenbahn-Beamten nicht besser wird. Das Publikum, das solche Jeremiaden für baare Münze nimmt, glaubt natürlich, es stehe durchgehends so schlimm. Aber, Hand auf's Herz! so nothwendig das Wohnungsgeld in den größeren Städten auch ist, so werden die meisten Kollegen es nicht gutheißen, daß ihr Stand mit so wenig Rücksicht auf das gesellschaftliche Ansehen (der Artikel ist dazu unterzeichnet mit „Einer für Alle!") geradezu bloßgestellt wird. Was es übrigens mit der „Willkür der Stations-Assistenten" auf sich haben soll, ist uns vollends unverständlich. Den Eisenbahnbeamten steht für ihre Angelegenheiten ein unabhängiges Organ zur Verfügung, in welchem sie sich ungezwungen aussprechen können und um welches sie manche andere Beamtenarten beneiden. Und da ihnen auch ein großer Verein zur Seite steht, so sollte man meinen, sie überlegten es sich recht reiflich, ehe sie ihre Anliegen vor die breite Oeffentlichkeit bringen. —

Prüfungswesen.

Sachsen. Prüfungs-Aufgaben für die Stelle eines Stations-Assistenten 2. Klasse.

Was ist bei Bildung der Züge zu beobachten?

Welche Bestimmungen bestehen für die Beförderung von Leichen auf Eisenbahnen?

In Dresden werden 10 Stück Reisegepäck im Gewichte von 387 Kilogramm zur Beförderung aufgegeben. Der Aufgeber ist für sich und 3 Angehörige im Besitze von

2 zusammengestellten Fahrscheinheften zum vollen Preise,
1 dergl. zum halben Preise und
2 zur Benutzung der 1. Klasse gelösten Rückfahrkarten 3. Klasse.

Wie hoch berechnet sich die Fracht bei einem Einheitssatze von 1 Mk. pro 10 Kilogramm?

Prüfungs-Aufgabe für die Stelle eines Oberwerkführers.

Es sind die in den Werstätten der Sächsischen Staatsbahnen gebräuchlichen Werkzeuge und Hilfsmaschinen zum Reinigen, Ausbessern, Vorrichten und Einziehen der Lokomotivsiederohre zu skizziren, zu beschreiben und bezüglich der Wirkungsweisen zu erläutern. —

Vermischtes.

Zur Rechtsschutzsache. Die Justiznovelle ist in der Reichstagssitzung vom 15. ds. Mts. gefallen. Damit ist auch die Hoffnung der Eisenbahn-Beamten unerfüllt geblieben, es werde möglich sein, durch eine Bittschrift mitbestimmend insofern zu wirken, als der Rechtsprechung nach § 316,2 des Reichsstrafgesetzbuchs und dem Strafvollzug eine dem Stande würdigere Form gegeben werden könnte. Es wird nun darauf ankommen müssen, danach zu trachten, daß ein anderer Weg gefunden werde, auf dem in loyaler Weise zum Ziele zu kommen ist. In der That ist derselbe klar vorgezeichnet und wird hierüber demnächst Näheres mitgetheilt werden.

Eine gewerkschaftliche Vereinigung der Eisenbahnarbeiter Hamburgs ist kürzlich in's Leben gerufen worden. Die Versammlung nahm einen Beschlußantrag an, in welchem die Erwartung ausgedrückt wird, daß die Eisenbahn-Direktion eine Lohnzulage gewähren werde. Ferner wurde von der Versammlung sofortige Abschaffung der Akkordarbeit und ein Tagelohn von 4,50 Mk., sowie vom 1. April 1897 ab achtstündige Arbeitszeit nebst allgemeiner Sonntagsruhe verlangt.

Eisenbahn-Sanitätskorps in Oesterreich. Die Verwaltung der Nordbahn wird, wie wir einer Mittheilung von „Bahn frei" entnehmen, zur Sicherung einer möglichst raschen Hilfeleistung bei Personenverletzungen in Folge von Eisenbahnunfällen in den mit Rettungswagen ausgestatteten Stationen Wien, Lundenburg, Prerau, Mährisch—Ostrau, Krakau und Bielitz Sanitätskorps errichten, welche in erster Reihe für Hilfszüge bestimmt sind; doch können die einzelnen Mitglieder des Korps von ihren Dienstvorständen innerhalb des Dienstbereiches auch zur Hilfeleistung bei sonstigen Verletzungen und Erkrankungen herangezogen werden. Jedes Sanitätskorps besteht aus mehreren Gruppen, jede Gruppe aus zehn bis zwölf Mann und gliedert sich in Sanitätsgehülfen und Sanitätsdiener mit je einem Gruppenleiter. An der Spitze jedes Korps steht der Korpsarzt und der rangälteste Gruppenleiter. Die Gruppenleiter werden dem Stande der Beamten, u. U. der Unterbeamten, entnommen, der Mannschaft gehören Unterbeamte, Diener und Arbeiter an. Die Ausbildung findet durch den Bahnarzt statt. Um die Mitglieder des Sanitätskorps für das Publikum kenntlich zu machen, werden sie am Oberarm eine Binde mit fünfzackigem rothen Stern und Rangabzeichen tragen.

Militärtransporte auf den Eisenbahnen in Frankreich. Das „Echo de Paris," ein in militärischen Fragen gut unterrichtetes Blatt, schreibt über die letzten Herbstübungen in anzuerkennender rückhaltloser Weise: „Die Uebungsperioden der Landwehr fanden in diesem Jahre zum ersten Male im Herbst statt. Deshalb ist eine gewisse Verwirrung bei der Beförderung der Landwehrmänner in die ihnen zugewiesenen Garnisonen zu verzeichnen gewesen. Die Stäbe der Armeekorps hätten den Rekrutirungskommandanten die Weisung übermitteln müssen, jeden Bahnhofvorsteher von der Zahl der Landwehrmänner in Kenntniß zu setzen, die mit dem ersten Morgenzuge des 19. Oktober zu befördern waren. Auf den kleinen Linien und den mehreren großen Garnisonsorten benachbarten Stationen waren Verzögerungen der Abfahrten und Ueberlastungen der Bahnhöfe zu verzeichnen. Da Hunderte von Personen sich gleichzeitig auf die Schalter stürzten, um ihre Einberufungsscheine abstempeln zu lassen, so konnten die Beamten nicht mit der erforderlichen Schnelligkeit abfertigen. Aus Mangel an der nöthigen Zahl von Wagen haben zahlreiche Landwehrmänner die Morgenzüge versäumt uud sind zu spät bei ihren Korps eingetroffen. Die Züge trafen mit einberufenen Mannschaften überfüllt ein, die selbst in den Güterwagen Platz nehmen mußten. Eine gewisse Unordnung herrschte auf mehreren Bahnhöfen der verschiedenen Linien, in denen weder Truppenabtheilungen noch Gendarmen aufgestellt waren. Die Eisenbahnbeamten erwiesen sich dem Andrange gegenüber völlig unzureichend. — Die Einberufung zweier Jahrgänge für eine dreizehntägige Landwehrübungsperiode müßte als eine Mobilmachungsprobe angesehen werden. Am 19. Oktober hat sie sich unter Umständen vollzogen, die nicht gerade günstige Schlüsse auf die Beförderung der Kontingente im Kriegsfalle gestatten. Der Chef des Generalstabs wird gut thun, Nachforschungen und Erhebungen darüber anzuordnen, ob in Zukunft die Stäbe der Armeekorps den Rekrutirungsbureaux die Sorge überlassen können mit den Eisenbahnbehörden Vereinbarungen über die individuelle Beförderung von Truppentheilen und einberufenen Mannschaften zu treffen."

Wenn Einer eine Reise thut . . . Aus Paris wird folgende tragikomische Geschichte berichtet: Ein Rentier kam aus Havre zurück. In dem Abtheil, in dem er Platz genommen, setzte sich ein junger Mann von sehr elegantem Aussehen ihm gegenüber und knüpfte ein Gespräch mit ihm an. Später stiegen andere Reisende ein, und die Konversation wurde allgemein. Hinter Rouen schlief der Rentier, Herr V., ein. Das Gespräch in dem Wagen dauerte indessen fort. Plötzlich sagte der junge Mann, nachdem

Digitized by Google

er erklärt, er sei der Neffe des Rentiers, mit leiser Stimme zu den Mitreisenden: „Ich will meinem Onkel einen gelungenen Possen spielen.“ Und er schnürte sachte den Riemen der Ledertasche ab, die der Rentier umgeschnallt trug. „Ich werde mich in dem Nachbarabtheil verstecken,“ fuhr er fort. „Sagen Sie nichts. Wir werden uns amüsiren; durch die kleine Scheibe hindurch werde ich die ganze Scene mit ansehen können.“ Da man gerade in Vernon anlangte, so schwang sich der junge Mann aus dem Wagen und verschwand. Kurz darauf wachte Herr V. auf; er bemerkte sofort, daß seine Ledertasche verschwunden war. „Man hat mich bestohlen,“ rief er aus. Die Mitreisenden brachen in ein lautes Gelächter aus. Herr V. sah sie verblüfft an. Einer der Mitreisenden gab ihm endlich Aufklärung. „Beruhigen Sie sich,“ sagte er, „Ihr Neffe hat sich einen Scherz mit Ihnen erlaubt. Er ist in dem Nebenabtheil und auf der nächsten Station werden Sie Ihre Tasche wieder erhalten. —“ „Aber ich habe gar keinen Neffen,“ rief Herr V. aus. Jetzt war an den Mitreisenden die Reihe, verblüfft und verlegen zu werden, weil sie sich, allerdings ohne ihr Wissen, zu Helfershelfern eines Spitzbuben gemacht hatten. Herrn V. blieb nichts übrig, als, in Paris angekommen, eine Klage anzustrengen: die gestohlene Ledertasche enthielt zwei Tausendfranksscheine und zahlreiche wichtige Papiere.

Die Schmalspurbahn.

Ich hatte lange hin und her gesprochen,
Beleuchtet, wie trefflich die Schmalspur sei –
Und endlich war es mir doch gelungen:
Hie Weißdorf — hie Schwarzdorf, sie stimmten mir bei!

Sie liegen — ich höre — seit langem in Fehde,
Und jedes wollt' eine breitere Spur . . . .
Denn jedes wollte mehr bedeuten,
Wär's auch um Centimeter nur!

Nun endlich — auch Bier und Wein waren thätig
Ich hatte erreicht nun, was ich gewollt:
Das Protokoll geschrieben, geschlossen,
Und jetzt geschwind von dannen getrollt!

Da ruft mich der Weißdorfer Bürgermeister
Bei Seite leise: „Ein Wort!“ — „I nun?“
„Nicht wahr, uns bau'n Sie die Bahn etwas breiter,
Damit sich die Andern recht ärgern thun!“ A. B.

Briefkasten.

E. N. Vereinsberichte können nur dann mit Sicherheit in die Nummer von derselben Woche aufgenommen werden, wenn sie bis Dienstag Vormittag bei der Schriftleitung eingehen. Wir verweisen hinsichtlich dessen auf den Vermerk am Kopfe der Vereinsnachrichten. — **O. K. in G.** Das Empfehlenswertheste ist in Ihrem Falle ein Gesuch bei Ihrer vorgesetzten Behörde. — **Z. in W.** Wir glauben auch, daß hier Abwarten das Richtigste sein dürfte. Das betr. Blatt lesen wir nicht mehr; möglich wäre es immerhin, daß die Vexation wieder einmal von dort ausgeht. — **Fr. R.** In nächster Nummer. Dank und Gruß! — **„Ausstellung.“** Wir haben Ihre Anfrage zur genauen Beantwortung weitergegeben. — **B. in S.** Es giebt allerdings noch Verwaltungen, bei denen über Unterbeamte in gewissen Zuwiderhandlungsfällen dienstbehördlich die Haft ausgesprochen werden kann. Nach einer Mittheilung der „M. N. N.“ ist es z. B. in Bayern auch der Fall. Es ist hiergegen schon früher einmal in unserem Blatte geschrieben worden, und zwar hinsichtlich Badens. — **K. B.** Das Bestellte wird Ihnen baldigst zugehen. Das Werk: „Der äußere Eisenbahn-Betrieb“ ist das Beste für Betriebsbeamte. Es erscheint jetzt bei J. F. Bergmann, Wiesbaden, in neuer, verbesserter Auflage.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Dieser Nummer sind Prospekte beigelegt von den Firmen: **Ernst Vogdt** in **Breslau**, Juwelier, Uhren-, Gold- und Silberwaaren-Versand; **Eugen Krumme & Cie.** in **Gummersbach** (Rheinpreußen), Pfeifenfabrik (Spezialität: Adlerpfeifen, System Berghaus).

☛ **Wir machen unsere Leser auf diese Preislisten hiermit besonders aufmerksam und ersuchen, im augenblicklichen Nichtbedarfsfalle sie für etwaige spätere Bestellungen gefl. aufzubewahren.**

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter“ beziehen.

Uhren-Versand.

Specialität: **Silberne Präcisions-Ancre-Uhren.** Marke J.W.C.

System Glashütte	Mk.	48—60
Silberne Cylinder-Remontoir	„	14—22
Silberne Ancre-Remontoir	„	25—40
Silberne Damen-Remontoir	„	15—20
Goldene Cylinder-Remontoir für Herren von	„	35 an.
Goldene Cylinder-Remontoir für Damen „	„	22 an.

Regulateure 14 Tage Schlagwerk von Mk. 16 an, ca. 100 cm lang.
Regulateure 10 Tage Schlagwerk von Mk. 14 an, ca. 70—75 cm lang.
Beste **abgezogene** Qualität. Garantie 2 Jahre. Gegen Nachnahme.

W. H. Stöhr, Uhrmacher, Schwarzenbach a. S.

Allen Eisenbahn-Beamten des Deutschen Reiches ist als bestgeeignetes

Taschenbuch für 1897

unser

Deutscher Eisenbahn-Kalender

herausgegeben im Auftrag des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine

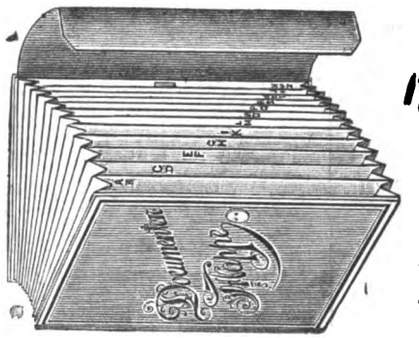
im eigenen Interesse wärmstens zu empfehlen.

Der außerordentlich reiche Inhalt spricht für sich selbst. Es sei nur verwiesen auf die umfangreiche **Statistik** der Eisenbahnen Deutschlands, unentbehrlich für Jeden, der sich in der Eisenbahnkunde fortbilden will; ferner die zahlreichen allgemeinen Statistiken und Berechnungen, sowie die **Eisenbahn-Gesetze und Verordnungen, Hilfstabellen** für den Eisenbahnbetrieb und eine Reihe sonstiger bemerkenswerther Darstellungen, insgesammt in einer durchaus vornehmen Ausstattung.

Beigaben: Liebenow's anerkannt vortreffliche **Eisenbahnkarte** Deutschlands, **Verzeichniß** der Bäder und Kurorte und Soenneckens Rundschrift-Prospekt, Bücherverzeichniß und ein Kunstdruckbild. (Für die Badische Sonderausgabe außerdem ein vollständiges Stellenverzeichniß).

Der Preis von **nur 1,50 Mk.** bleibt fest bestehen, weitere Ermäßigung desselben findet also nicht statt. — Bestellungen werden durch die Vereinsorgane oder auch direkt erbeten an

Den Verlag der Deutschen Verkehrs-Blätter.



Das praktischste

Weihnachts-Geschenk

für jeden Familienvater ist eine

Dokumenten-mappe.

Bei der großen Beliebtheit dieser Mappen zum Zwecke der Aufbewahrung der Familienpapiere erübrigt jede besondere Empfehlung.

Unsere Geschäftsstelle vermittelt den Bezug dieser elegant und dauerhaft ausgeführten Mappen zu Vorzugspreisen, und zwar: Größe I (26 × 20 cm) zu 3 bis 3,50 Mk., Größe II (33 × 24 cm) zu 3,50 bis 4 Mk., Größe III (36 × 25 cm) zu 4 bis 4,50 Mk., Größe IV (38 × 28 cm) zu 4,50 bis 5 Mk.

Bestellungen wolle man gefl. baldigst aufgeben. Zusendung erfolgt gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages postwendend.

Leipzig, Dörrienstr. 3. **Verlag der D. Verkehrs-Blätter.**

A. Vielhauer's

streng **reelles**

Leinen-Versand-Haus

und **Leinen-Hand-Weberei**

Landeshut 9 in Schlesien

fabriziert und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**

Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

!! Triumph-Accord-Zither !!

patent., hocheleg. u. solides Instrument., von Jedem sofort spielbar, 6 Accorde, 25 Saiten, prächtiger, voller Klang, mit sämtl. Zubehör und 5 Notenheften, zus. ca. 100 Stücke enth. **nur Mk. 13.75** mit Verp. gegen Nachnahme. Tägl. ungeford. Belobig.

Richard Kox, Musikwerke, **Duisburg.**

Weine

eigenen Wachsthums zum Preise von 50—100 Pfg. pro Liter empfiehlt

Revisor Zatzmann,
Nierstein a. Rh.

Digitized by Google

Rhein- u. Moselwein

per Liter Mk. 0.50, 0.60 und höher. Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 3.60 franko.

Rothwein

per Liter Mk. 0.70, 0.80 und höher. Probefläschchen à 4 Ltr. Mk. 4.— franko.

Aepfelwein

per Liter Mk. 0.25. Probefäßchen à 4 Liter Mk. 1.80 franko. Garantie für Reinheit.

Sülzer's Weinhandlung,
Horchheim a. Rh.

Technikum Altenburg

S.-A.

Höhere und mittlere Lehranstalt für **Maschinenbau, Elektrotechnik u. Chemie. Elektrotechnisches und chemisches Praktikum.** Semester-Beginn Mitte April u. Oktober und des unentgeltlichen Vorbereitungskursus Mitte März u. September. Programme kostenfrei durch die Direktion.

Solinger Messer u. Gabeln.

Feinstes Ebenholzheft, Klinge polirt und schön gebogene Stahlgabel
12 Paar Tischmesser u. Gabeln nur M. 9.—
12 Stück Tischmesser . . . „ „ 4.50
12 Paar Dessertmesser u Gab. „ „ 7.80
12 Stück einz. Dessertmesser „ „ 3.90
1/4 oder 1/4 Dutzend gebe ich zu Dutzendpreisen ab. Umtausch gestattet.
Versand gegen Nachnahme oder Voreinsendung des Betrages.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik, Solingen.
Preisgek. auf der Int. Ausst. Dresden 1894. Musterpaar vers. g. Eins. v. M. 1.20 franco. Illustr. Preislisten umsonst und frei.

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten. **F. Schmidt, Berlin W.,** Culmstr. 24.

Rohmaterial aus eigenem Bergwerk.
Dampfschlämmerei mit 80 Pferdekräften.

Globus-Putz-Extract

ist die

Krone aller Putzmittel,

erzeugt den schönsten, anhaltenden Glanz, greift das Metall nicht an, schmiert nicht wie Putzpomade!

Laut den Gutachten von 3 gerichtlich vereideten Chemikern ist

Globus-Putz-Extract
unübertroffen in **seinen vorzüglichen Eigenschaften!**

Fritz Schulz jun., Leipzig.

Bemusterte Offerten gratis und franko!

---

33. Jahrgang. **Cornelia.** 33. Jahrgang.

Monatschrift für das deutsche Elternhaus.

Begründet von Dr. Karl Pilz.

Diese altbewährte periodische Erziehungszeitschrift sei allen Beamtenfamilien angelegentlichst empfohlen. Die Cornelia ist die bewährteste Beratherin für jedes deutsche Elternhaus. Monatlich erscheint 1 Heft.

Das soeben erschienene Heft 12 (Schlußheft des 33. Jahrganges) hat folgenden fesselnden Inhalt: Verschiedene Urtheile über deutsche Schulen und deutsche Jugend. — Pädagogische Plaudereien. — Weihnachten unserer Altvorderen. — Christbescheerungen in Wohlthätigkeitsvereinen. Oeffentl. Eisbahnen. — Das Thermometer. — Vorsicht beim Büchereinkauf. — Sammler. — Vereinshalle. — Bücherschau. — Was der Weihnachtsmann bringen soll. — Hauswirthschaftliches.

Bezugspreis Mk. 1,25 vierteljährig. Vereinsmitgliedern gewähren wir Vorzugspreise. Man verlange Probenummern.

Leipzig. **Verlag d. Deutschen Verk.-Blätter.**

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr., bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär-** und **Beamten-Vereine,** versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konvenitren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder,** Tangentspeichen, Pneumatic reifen, **175 Mk., 1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Viel Vergnügen

(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

1893er Rhein- & Moselweine, ganz rein, per Ltr. oder Fl. 90 Pfg. von 25 Ltr. oder 20 Fl. an.

12 Fl. incl. Glas u. Pack. Mk. 11,50.

C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Kautionen

und **Kautionsdarlehne** schleunigst u. direkt. **Carl Sohst,**
Berlin SW. 19, Kommandantenstr. 82 I.

Richard Berek's gesetzlich geschützte

Sanitäts-Pfeife

ist solid zusammengestellt, elegant ausgestattet und raucht vorzüglich trocken; Unsauberkeit ist dabei vollständig vermieden, Pfeifenschmier-Geruch absolut ausgeschlossen

Die Sanitätspfeife braucht nie gereinigt zu werden und übertrifft dadurch Alles bisher Dagewesene.

Kurze Pfeifen von Mk. 1.— an
Lange Pfeifen von Mk. 2,50 an
Sanitäts-Cigarrenspitzen von Mk. 0,60, 1,00–3,00 das Dtzd.
Sanitäts-Tabak 0,75, 1,00, Mk. 1, 1,50, 2, 2,50, 3,00

Ausführliches Preisverzeichniß mit Abbildungen auf Wunsch kostenfrei durch den alleinigen Fabrikanten

Richard Berek
Ruhla 6 (Thüringen).

Wiederverkäufer überall gesucht.

Man lasse sich durch werthlose Nachahmungen nicht täuschen, das einzig und allein echte Fabrikat trägt obige Schutzmarke und den vollen Namen:

Richard Berek.

Neu! Gegründet 1884. **Neu!**

Grösstes und ältestes Geschäft am Platze.

Deutsche Reichsuhr,

mit Adler versehen,

genau wie nebenstehende Abbildung, für jedes Zimmer passend, prachtvolle Ausstattung, 30 Stunden gehend, in Gold- oder Silber-Bronze. Höhe 20 cm. Preis nur 5 Mark.

Nebenstehende **Remontoir-Herren-Taschenuhren** mit brillanter Kette nur 4 1/2 Mark.

Umtausch gestattet.
Eigene Reparatur-Werkstatt.
Versand gegen Nachnahme.

Carl Kohlhage

Uhrmacher, Uhrenfabriklager
Neuenrade (Westfalen).

Bitte, sind Sie so gut und schicken Sie mir auch so eine **Remontoir-Herren-Taschenuhr,** pro Stück **4 1/2 Mark.** Mein Kamerad dankt Ihnen sehr für die gute Uhr und schnelle Sendung.

Metterzimmern bei Bietigheim (Württemberg).

Chr. Bentz.

Die **Vertrags-Firma** der **K. Sächs.** und der **Reichseisenbahn-Beamten:**

Eginhard Lippold,

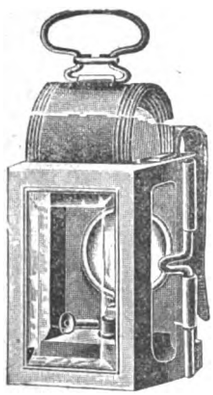
Dresden-A.

empfiehlt ihre anerkannt vorzüglichen Fabrikate:

Reine Cacaopulver
Reine Chocoladen in Tafeln
Reine Chocoladen gemahlen
Chocoladenmehle
Cacaothee, und ferner
Chinesische Thees

zu Vereins-Vorzugspreisen.

Digitized by Google



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Brenner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Weiss- und Rothweine

(eigenes Wachsthum)

Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.

Genfingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff

empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S. 35.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
F. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,
Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

„Bahn frei"

Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsst. d. D. Verkehrs-Blätter.**

Achtung! Mit wenigen Regeln und 40 Schriftzeichen schreiben selbst **Damen und Schüler** nunmehr über 300 Silben per Minute; **übertreffen** gewöhnliche Schrift um das Zehnfache, **Stenographie** um 331/3 pCt. **an Kürze.** Die preuss. Lehrerzeitung schreibt:

Schnell-Stenographie!

„Sie wird den Sieg davontragen; wer eine Schnellschrift lernen will, der lerne nur diese!" **Den neuesten Lehrgang z. Selbstunterricht** in wenigen Stunden versendet gegen 1 Mk. 5 Pf. franco der Erfinder:

August Lehmann,
Berlin SW. 47, Möckernstr. 112, H. r. I.

August Roth,

Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u.-Bedingungen.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.
Armsheim, Rheinhessen.

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend feiner und wohlschmeckender ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in Orsoy a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida** Mk. 35,50, **Oraculo** Mk. 38, **Waidmannsheil** Mk. 45, **Presa** Mk. 50, **Ponca** Mk. 55, **Delgado** Mk. 60, **Sitio** Mk. 62, **Carilla** Mk. 70, **Unser Fritz** Mk. 80.

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.—	15.20

Rauchtabak pro Pfund:

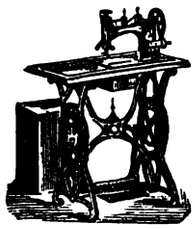
Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.25	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.



Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit **50 Mk.**
Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit **60 Mk.**

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,
Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

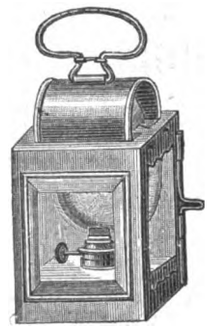
Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billigst wie jede Kautions-Gesellschaft
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herausgenommen und eingesetzen ist.



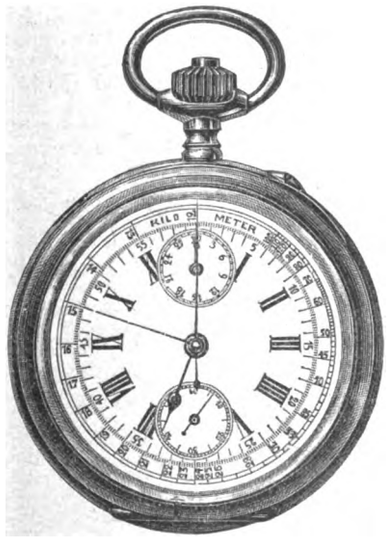
Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Rein-Nickel-Blende versehen. Stück Mk. 1.80. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

Bei Bezug von Jubiläums-Präsenten wird mit Rücksicht auf den edlen Zweck besonderes Entgegenkommen beobachtet.



Die **Uhren-Fabrik** von

Albrecht Költzsch

Begr. 1878. **Dresden-Gruna** Begr. 1878.

betreibt als **Specialität** die **Fabrikation** von **Taschenuhren** und empfiehlt:

Uhren nach Glashütter System, Maschinenarbeit,
mit eingetragener Schutzmarke **„Saxonia"**
in vernickelten, silbernen und goldenen Gehäusen von M. 32.— bis M. 300.—

Taschenuhren mit anderen Werken
in Stahl-, Nickel-, Silber- und Gold-Gehäusen von M. 12.— bis M. 150.—

Echte Glashütter Präcisionsuhren, Handarbeit,
nur in silbernen und goldenen Gehäusen von M. 150— bis M. 1500.—

● **Grösstes Lager** in **Schmucksachen,** sowie in **Wand-, Stand-** und **Weckeruhren!** ● **Silber-** und **Alfénidegeräthe** aller Art. — Sämmtliche **Musik-** und **optischen** Instrumente.

Illustrirtes Preisbuch (ca. 1600 Abbildungen) gratis und franco.

Vertragsfirma:

des Dtsch. Eisenbahnbeamten-Vereins zu Hannover,
„ Vereins deutscher Eisenbahn-Werkmeister,
„ „ „ „ -Werkführer,
„ „ „ Lokomotivführer und Heizer,
„ Verbandes mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes preussischer Staatsbahnen,
des Bayr. Verkehrsbeamten-Vereins (anerk. Verein),
„ „ Verkehrsverbandes („ „),
„ „ Förster-Vereins („ „),
„ Vereins der Beamten d. K. Sächs Staats-Eisenb.
„ Landes-Vereins württemb. Verkehrsbeamten,
„ „ „ Gr. Bad. Staatseisenb.-Beamten,
des Wohlfahrts-Uebereinkommens der Eisenbahn-Fahrbeamten Deutschlands,
„ Central-Verbandes deutscher Verwaltungs-Beamten zu Breslau, u. s. w.

Die Mitglieder von Beamten-Vereinen erhalten bei Bezug gegen Ziel 5%, bei Bezug gegen Baar 10% Rabatt.

Digitized by Google

Ehrenpreis Berlin 1896.

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen, unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von Fest- und Gelegenheitsgeschenken, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

☛ **Weihnachtsaufträge** erbitte des grossen Geschäftsandranges wegen rechtzeitig.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen **ohne** Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

Damenkleiderstoffe.

Jede Art

in besonders großer Auswahl

von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

☛ **Proben** u. Aufträge v. 15 ℳ an, sowie reichillustr. Catalog **franco.**

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**

E. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**

Mitgliedern des D. E.-B.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.

Gut. Praktisch. Elegant. Billig.

Adlerpfeife

(System Berghaus)

D. R. G. M. 8 Modelle.

Vortheile:

Höchste Reinlichkeit, guter Geschmack, gesundestes Rauchen, ärztlich bestätigt.

Brillante Atteste.

Goldene Medaille Münster 1896.

Prospecte gratis und franco.

E. Krumme & Cie.

Adlerpfeifenfabrik

Mod. III Mnd. II. Gummersbach Rhld.

Rohr 12mm weit gebohrt. Spitze 6mm. Alle Längen und Holzarten.

Pianinos

von 440 Mk. an.

Flügel.

10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums

von 90 Mk. an.

Abzahlung gestattet.

Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.**

Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Fahnen

und Banner für Vereine jeder Art, gestickt und gemalt, in vorzüglicher Ausführung. **Schärpen, Vereinsabzeichen, Schleifen.** Flaggen aus Ia. Marine-Schiffsflaggentuch.

Hannov. Fahnenfabrik Franz Reinecke, Hannover,

früher Bahnhofstraße 11, **jetzt Heinrichstraße 14.**

Preisverzeichnisse kostenfrei.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.

Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre.** Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen,** goldenen, silbernen u. echt Golddoublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss **gratis** und **franco. Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.** Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.

Breslau, Schwert-Strasse 6.

Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.

Brief-Adresse: **Paul Marcuse,** Uhren und Goldwaaren-Versand. **Breslau, Schwert-Strasse 6.**

Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Billigste Bezugsquelle

für

Teppiche!!

Portièren!!

Gardinen!!

Steppdecken!!

in größter Auswahl!

Emil Lefèvre,

Berlin S., Oranienstr. 158.

Grösstes Teppichhaus Berlins.

Prachtkatalog

mit **buntfarbigen Teppich-Illustrationen,** sowie circa 200 Gardinen- u. Portièren-Abbildungen in künstlerischer Ausführung auf Wunsch gratis und franko. **Offiziers- u. Beamten-Vereinen Rabatt. ● Versand gewissenhaft unter Nachnahme. ●**

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktien-Gesellschaft

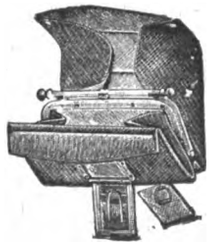
Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**

Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor, **Berlin,** Kurfürstenstr. 24.



Weihnachtsofferte!

Elegantes Portemonnaie

aus einem Stück **mit Stempel** (Name, Stand, Wohnung) 1 Fl. Farbe u. Pinsel **echt Seehund 3,50 Mk.** Dasselbe in **Kalbleder,** kleines Format, **3,25 Mk.**

Praktisch für Jedermann, da stets Stempel zur Hand.

Grossartiger Erfolg!

Druckereien aus Gummitypen zum Zusammensetzen von beliebigem Text mit Typenhalter u. Farbe von 1,50 Mk. an. **Vorzügl. Geschenk für Erwachsene u. Kinder.** Prospekte hierüber gratis u. frko. Versand bei Voreinsendung des Betrages portofrei, oder unter Nachnahme mit Portozuschlag.

Stempelfabrik Joh. Wolff, Berlin N, Zionskirchstr. 14.

Zum bevorstehenden **Weihnachtsfeste** empfehlen wir unser reich assortirtes

Cigarren- u. Tabak-Lager.

Steinert & Pietrowicz

Lieferanten des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins

Berlin SW., Friedrichstr. 249.

Inhalt: Eisenbahntarifreform. — Aus der Denkschrift zum Reichs-Eisenbahn-Etat 1897/98, betr. die Durchführung der Besoldungs-Aufbesserung. Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Prüfungswesen. — Vermischtes. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle. — Anzeigen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig.

Hierzu eine „Vereins-Beilage" und zwei Sonder-Beilagen.

Nr. 52. XII. Jahrg.

Deutsche Verkehrs-Blätter
und
Allgemeine Deutsche
Eisenbahn-Zeitung.

Schriftleit. und Geschäftsstelle:
Leipzig, Dörrienstraße 3.

Beiträge werden nach Uebereinkommen bezahlt und nicht verlangte oder angenommene nur auf besonderen Wunsch zurückgestellt.

Post-Zeitungsliste Nr. 1740.

Wochenschrift
für
Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen.
Organ des Verbandes
Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Erscheint jeden Donnerstag.
Bezugspreis:
für Deutschland: 6 Mark jährlich, $1^1/_2$ Mark vierteljährlich.
Für Oesterreich-Ungarn: 4 fl. jährlich; 1 fl. vierteljährlich.
Für das übrige Ausland: 8 frcs. jährlich; 2 frcs. vierteljährlich.
Insertionspreis:
20 Pf. für die 4 gespaltene Zeile. Wiederholungen nach ermäßigt. Tarif.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Gr. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Fachleute von Robert Krause in Leipzig.

Berlin. Leipzig, den 24. Dezember 1896. München.

Zur gefl. Beachtung!

Mit vorliegender Nummer schließt der 12. Jahrgang unseres Blattes. Indem wir allen verehrlichen Lesern und Freunden für das bisher erwiesene Entgegenkommen herzlich danken, bitten wir, uns dasselbe auch für den neuen Jahrgang ungeschmälert erweisen zu wollen. Wir werden uns bemühen, zu dem jederzeit mit möglichster Sorgfalt und Umsicht Gebotenen immer noch Schöneres und Besseres zu bringen und werden es aber auch besonders begrüßen, wenn sich der Leserkreis dementsprechend erweitert. Ein jeder Eisenbahn-Beamte sollte, namentlich bei so billigem Bezugspreise, unser Leser sein, dann könnten wir um so sicherer im Berufs- und Standesinteresse Großes leisten und erreichen!

Um die Auflage rechtzeitig bestimmen zu können und Störungen im Bezug zu vermeiden, ersuchen wir um recht baldige Erneuerung des Abonnements. Bei der Post nach dem 1. Januar aufgegebene Bestellungen erfordern 10 Pfg. Zuschlag. — Nummer 1 des 13. Jahrgangs erscheint Donnerstag, den 7. Januar.

Leipzig, Ende Dezember 1896.

Schriftleitung und Verlag der „Deutschen Verkehrs-Blätter".

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Preisausschreiben.

Die im vorigen Jahre ungelöst gebliebene Preisaufgabe:

Wie muß die Vorbildung und die dienstliche Ausbildung der Eisenbahnbeamten beschaffen sein, wenn sie den Anforderungen des heutigen Verkehrsdienstes gegenüber in möglichst vollem Maße für die gesammte mittlere nichttechnische Laufbahn (also für den äußeren und den Bureaudienst) genügen und wenn außerdem (insoweit dies als wünschenswerth oder nothwendig erscheint) erreicht werden soll, daß mittlere Beamte in Oberbeamtenstellen übergehen?

wird hiermit von Neuem ausgeschrieben. Für die Einlieferung von Arbeiten über dieses Thema wird Frist bis zum 30. Juni 1898 gewährt.

Eine weitere Preisaufgabe wird in Folgendem gestellt:

Welche Gründe sprechen dafür, die für den nichttechnischen Verwaltungsdienst*) der Eisenbahnen erlassenen Reglements, Instruktionen und wie sonst immer benannten Vorschriften und Anleitungen dergestalt zu-

*) Hierunter ist der Betriebs-, Telegraphen-, Verkehrs-, Kassen-, Rechnungs- und Kanzleidienst, sowie der Dienst der Statistik, der Material- und Drucksachenverwaltung, der Verwaltung der Personal-Angelegenheiten und der Einrichtungen für Arbeiter-Versicherungen bei den Stationen sowohl als bei den Bezirks- und Zentralbehörden verstanden. (Bezüglich des Betriebsdienstes sind Instruktionen über Signalvorrichtungen, Stellwerke, elektrische Beleuchtung, Schnellbremsen, Heizung und Beleuchtung der Wagen u. dergl., bezüglich des Telegraphendienstes Instruktionen über Zusammensetzung der Batterien, Hebung von Störungen u. dergl. mit in Betracht zu ziehen.)

Digitized by Google

sammenzufassen, daß daraus ein Hand- und Lehrbuch für alle Zweige jenes Dienstes hervorgeht? Welche Gründe könnten dagegen angeführt werden, und wie wären sie zu widerlegen? Welche äußere Anordnung muß dem Hand- und Lehrbuche gegeben werden, wenn es dauernd soll auf dem Laufenden erhalten werden können? Würden neben ihm noch Sonderausgaben einzelner Instruktionen ꝛc. empfehlenswerth oder nothwendig sein, und wie wären solche event. ohne großen Kostenaufwand herzustellen? Welche hauptsächlichsten Kategorien von Vorschriften wären von der Aufnahme in das Hand- und Lehrbuch auszuschließen und warum?

Die Einsendung von Arbeiten über die Preisfrage Nr. 2 muß bis Ende August 1897 geschehen.

Für die vollständige Lösung der Preisaufgabe Nr. 1 wird ein Preis von 600 Mark, für die vollständige Lösung der Preisaufgabe Nr. 2 ein Preis von 100 Mark mit der Maßgabe in Aussicht gestellt, daß, wenn mehrere vollständige Lösungen vorliegen sollten, der Preßausschuß sich die endgültige Preisfestsetzung vorbehält. Außer diesen ersten Preisen werden gegebenenfalls zweite und dritte Preise vertheilt werden, deren Höhe der Preßausschuß sich vorbehält zu bestimmen und zwar in dem Sinne, daß im Allgemeinen den Arbeiten zur Preisfrage Nr. 1 höhere Auszeichnungen zukommen, als den Arbeiten zur Preisfrage Nr. 2.

Zur Einreichung von Arbeiten über beide Fragen unter Bewerbung um einen Preis sind sämmtliche (auch zur Ruhe gesetzte) Eisenbahnbeamte ohne irgend welche Ausnahme berechtigt. Die Bewerbung um einen Preis braucht nicht ausdrücklich ausgesprochen zu werden. Die Einreichung hat an die Adresse des Verbands-Vorsitzenden (Eisenbahnsekretärs Max Fischer in Chemnitz) zu erfolgen.

Die Arbeiten können in Handschrift oder Druck vorgelegt werden, dürfen aber weder vor ihrer Einsendung veröffentlicht worden sein, noch vor der Verkündigung des preisrichterlichen Spruches veröffentlicht werden. Unbeschadet dieser Bedingung ist bezüglich der Preisfrage Nr. 1 zugelassen, daß auch Arbeiten eingeschickt werden, welche dieselbe in vollem Umfange innerhalb eines weiteren Rahmens, jedoch unter Ausschließung aller außerhalb des Gebietes der Eisenbahnverwaltung liegenden Dinge, behandeln. Eine etwaige Prämiirung solcher Arbeiten würde sich nur auf den der Preisaufgabe entsprechenden Theil derselben beziehen.

Die Arbeiten müssen in deutscher Sprache mit möglichster Kürze und in allgemeinverständlicher, guter Ausdrucksweise abgefaßt sein und ein Motto, sowie einen Vermerk darüber tragen, daß der obigen Bedingung, betreffs der Nichtveröffentlichung, Genüge geschieht. Den Namen des Verfassers dürfen sie nicht erkennen lassen; dieser ist auf einer Karte anzugeben, welche in verschlossener, außen mit dem Motto versehener Briefhülle der Arbeit beigelegt werden muß.

Die Arbeiten sollen, soweit es sich nicht um zweifellos notorische Verhältnisse handelt, die nothwendige Begründung von Urtheilen und Vorschlägen nicht vermissen lassen. Sie dürfen die Fragen nicht ausschließlich auf der Grundlage der Verhältnisse eines einzelnen Bahnkomplexes oder Landes, sondern müssen dieselbe von einem allgemeineren Standpunkte, wenn auch unter thunlichster Berücksichtigung der gegenwärtigen Zustände, namentlich bei großen Bahnverwaltungen, erörtern.

Prämiirte Arbeiten gehen, was die eingelieferten Ausfertigungen oder Druckexemplare anlangt, in den Besitz des Verbandes über, der sich das Recht zur Veröffentlichung in den „Deutschen Verkehrs-Blättern“ und in der österreichischen Zeitschrift „Bahnfrei!“ oder in einer Beilage zu diesen Blättern vorbehält; im Uebrigen verbleibt das Eigenthumsrecht den Verfassern. Die Rückgabe von nicht prämiirten Arbeiten erfolgt nur auf Verlangen.

Dem Preisgerichte für die Frage Nr. 1 werden außer den Mitgliedern des Preßausschusses zwei höhere Betriebsbeamte und ein höherer Maschinentechniker des Eisenbahndienstes angehören. Die Zuziehung eines Hochschuldozenten für Nationalökonomie bleibt vorbehalten.

Der Preßausschuß des Verbandes Deutscher und Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Die Arbeitszeit der englischen Eisenbahnbediensteten.

(Fortsetzung und Schluß.)

Ueberhaupt hat das Handelsamt vorgezogen, in jedem Falle einer Beschwerde die Umstände des besonderen Falles zu untersuchen und mit der Eisenbahngesellschaft im Hinblick auf die Abstellung des Mißstandes zu verhandeln, statt die ganzen gesetzlichen Vollmachten geltend zu machen. Bei einer solchen Revision der Arbeitseintheilung müssen nothwendigerweise viele delikate und verwickelte Fragen entstehen, und es ist sehr fraglich, ob Angesichts einer ehrlichen Geneigtheit der Eisenbahnverwaltungen zur Herstellung eines Kompromisses, es nicht zweckmäßiger ist, eine allgemeine Abkürzung der Arbeitszeit zu acceptiren, selbst wenn sie nicht völlig den Wünschen des Handelsamtes genügt, als die gesetzliche Befugniß zu erschöpfen. Das Handelsamt kann nicht voraussehen, welche Entscheidung das Tribunal der Railway Commissioners hinsichtlich der Angemessenheit der Arbeitszeit treffen mag. Aber das ist zu befürchten, daß, wenn hier einmal eine Entscheidung erfolgt ist, die Eisenbahnverwaltungen die vorgeschriebene Arbeitszeit nicht als ein Maximum, sondern als ein Minimum ansehen werden. Daher sollte diese Instanz nur in solchen Fällen angerufen werden, in welchen eine Eisenbahngesellschaft hartnäckig die Vorschriften des Handelsamtes hintansetzt oder sich weigert, billige Zugeständnisse zu machen.

Im ersten Jahre sind 72 Fälle vom Handelsamte erledigt worden, darunter 24 bei dem Signaldienst, 14 im Dienste der Lokomotivführer und Heizer, 14 bei dem Stationsdienst u. s. w.

Hier einige Beispiele.

Aus dem Gebiete der Great Western kommt eine Beschwerde über zu lange Arbeitszeit der Signalleute im Bezirke von Bristol. Auf Grund der Ausweise über die Arbeitsstunden und die Dienstpflichten der betreffenden Bediensteten gewinnt das Handelsamt die Ueberzeugung, daß Grund zur Beschwerde vorliegt, und verlangt einen neuen Plan für die Stundeneintheilung. Die Great Western zeigte sich bereit, einige Abkürzungen der Arbeitszeit vorzunehmen, theils von zehn auf acht Stunden, theils von zwölf auf zehn, aber diese Zugeständnisse genügten nicht, und es blieben Verhandlungen im Gange, um mehr durchzusetzen.

Die London and North Western gab Anlaß zu Klagen über zu lange Arbeitszeit der Signalleute im Bezirk von Stockport. Die Untersuchung ergab die Rechtfertigung der Klagen bei vier Signalbuden mit zwölfstündiger Arbeitszeit. Die Eisenbahnverwaltung erklärte sich bereit, bei zwei Buden die Arbeitszeit auf zehn Stunden zu reduziren. Aehnliche Beschwerden kommen aus einem Bezirk der Lancashire and Yorkshire. Das Ergebniß ist, daß diese Gesellschaft die Arbeitszeit bei einer Bude von zwölf auf acht Stunden, bei zwei Buden von zehn auf acht Stunden, bei sechzehn Buden von zwölf auf zehn Stunden abkürzt.

Gegen die Great Northern erfolgt eine Beschwerde über die lange Arbeitszeit auf ihren Güterbahnhöfen. Das Resultat des Einschreitens seitens des Handelsamts ist, daß auf allen hauptsächlichen Güterbahnhöfen dieser Gesellschaft ein Maximum von zehn Stunden (einschließlich einer Stunde für Mahlzeiten) eingeführt wird.

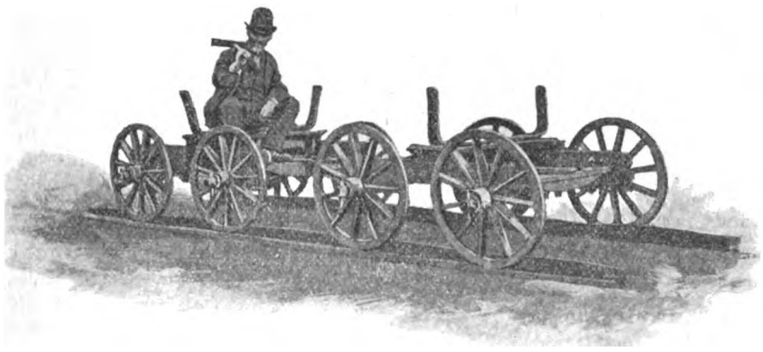
Es zeigte sich, daß immer noch große Mißbräuche an übermäßiger Arbeitsdauer vorkommen. In einer Signalbude war ein Mann 25½ Stunden hintereinander im Dienst, an den folgenden vier Tagen 13—15 Stunden; viele Fälle sind noch vorgekommen, wo Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, namentlich bei Güterzügen, 16 bis 18 Stunden gearbeitet haben. Der ärgste Fall, der dem Handelsamt bekannt geworden, ist der des Maschinenreinigers auf einer kleinen Bahn, der 34 Stunden hintereinander beschäftigt war, indem er zugleich als Heizer dienen mußte. Auf derselben Bahn waren Lokomotivführer und Heizer bisweilen 18 bis 24 Stunden im Dienste.

Das Handelsamt ist keinerlei Schwierigkeit begegnet bei dem Bestreben, die betreffenden Eisenbahnverwaltungen zur sofortigen Abstellung solcher Arbeitszeiten zu veranlassen. Der verlangte neue Stundenplan hat stets die Arbeitszeit auf zwölf oder weniger Stunden herabgebracht. Die wirklich übrig bleibenden Differenzen zwischen Handelsamt und Eisenbahnverwaltung beschränkten sich auf Fragen wie die, ob die Arbeitszeit in den Signalbuden von zwölf auf zehn, von zehn auf acht Stunden herabzusetzen sei oder nicht. Verhältnißmäßig feinere Fragen im Vergleich zu jenen

Digitized by Google

groben Mißbräuchen, wo die übermäßige Arbeitszeit die Bediensteten selber und das reisende Publikum der Lebensgefahr aussetzte.

Dagegen hat sich das Handelsamt davor gescheut, ein Maximum der Arbeitszeit je für die verschiedenen Klassen der Bediensteten a priori aufzustellen. Wo es sich um die Interessen der öffentlichen Sicherheit handelte, hat das Handelsamt stets das Entgegenkommen der betreffenden Eisenbahnverwaltungen gefunden. In Fällen aber, da mehr das Wohlbefinden der Bediensteten in Frage kam, als die öffentliche Sicherheit, scheint unter den Leuten selber eine bemerkenswerthe Stütze der Ansicht zu sein, daß sie unbillige Eingriffe in ihre Beziehungen mit den Arbeitgebern nicht wünschen.



Schienen und Wagen von Merthyr Tydfil aus dem Jahre 1800.
(Siehe Literarisches.)

Außerdem hat man mit der Thatsache rechnen müssen, daß die Leute wohl eine Beschwerde unterzeichnen, bei der sie wissen, ihr Name soll nicht bekannt gemacht werden, nicht aber wünschen, solche Beschwerde vor einem Gerichtshof persönlich zu vertreten. So wenigstens äußert sich der zweite Jahresbericht des Handelsamtes. Ob er durchaus getreu die Wirklichkeit wiedergiebt oder dieselbe im abgeblaßten Bilde, das den Traditionen dieser Behörde auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik entsprechen würde, ist nicht leicht zu unterscheiden. Zur Ergänzung ist etwa das Material heranzuziehen, das wir aus den voraufgegangenen parlamentarischen Untersuchungen für unseren Gegenstand in den früheren Abschnitten mitgetheilt haben.

Was damals uns bereits entgegentrat, wird jetzt abermals bestätigt, daß gewisse Klassen der Eisenbahnbediensteten, zumal Lokomotivführer und Heizer, einem energischen Eingriffe gegen überlange Arbeitszeit abgeneigt sind, wohl hauptsächlich deshalb, weil sie den Mehrerwerb an Lohn für Ueberzeitarbeit zu verlieren fürchten.

Eine Thatsache ist es jedenfalls, daß die Zahl der Beschwerden, die an das Handelsamt im Sinne des Gesetzes vom 27. Juli 1893 gebracht worden, im zweiten Jahre erheblich größer war als im ersten Jahre; nämlich 156 (gegen 72). Darunter 60 von Signalleuten, 30 von Stationsbediensteten, 25 von Zugführern, 22 von Maschinisten und Heizern.

II.

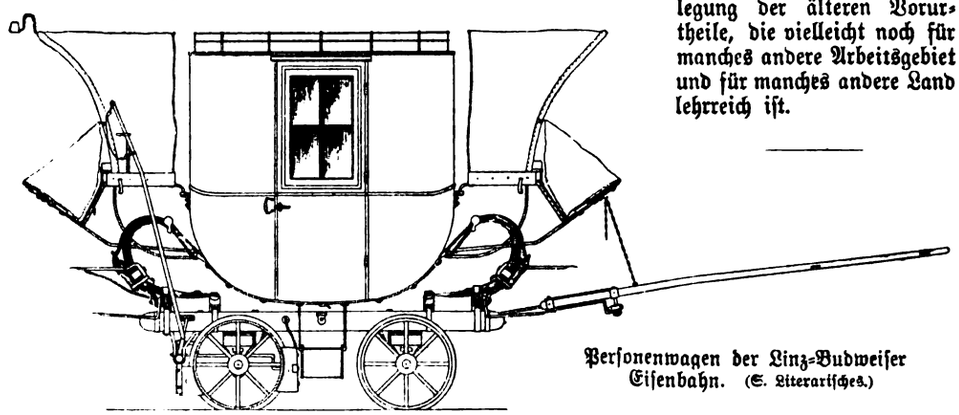
Während diese Zunahme der reformirenden Wirksamkeit der Behörde im Sinne des neuen Gesetzes die Zunahme des Vertrauens und einer darauf gestützten Gewohnheit beweist, der es gelingen muß, fortschreitend die Bedingungen der Arbeitszeit zu ordnen, hat bereits das zweite Jahr nur noch einen oder zwei Fälle gebracht, wo so extreme Arbeitsfristen aufgedeckt wurden, wie in jenen Fällen, die wir aus dem ersten Jahre kennen lernten. „Das Gesetz hat die übermäßigen Arbeitsstunden auf den Eisenbahnen getödtet," sagt der zweite Jahresbericht; „welches immer der Zustand der Dinge in der Vergangenheit gewesen sein mag, die Wirkung des neuen Gesetzes, und als Folge desselben die Wirkung des günstigen Urtheils der Eisenbahngesellschaften über dasselbe ist die gewesen, die zwölfstündige Arbeitszeit zum Maximum auf unseren Eisenbahnen zu machen." Diese Grenze, fährt derselbe Bericht fort, mag von einigen für zu weit gehalten werden, aber es ist unmöglich, für jede Klasse der Eisenbahnbediensteten eine Zeitgrenze festzustellen, die, obwohl an sich vernünftig, für die Gesammtheit dieser Klasse paßte. Als das Gesetz erlassen wurde, erwuchs dem Handelsamte die Pflicht, einzelne Fälle von sehr langer Dauer der Arbeitszeit zu untersuchen, die nicht allein grausam für die Bediensteten waren, sondern auch die Sicherheit des reisenden Publikums bedrohten. Diejenigen, welche für das Gesetz verantwortlich sind, können mit Recht dafür in Anspruch nehmen, daß es seine Schuldigkeit gethan hat, und daß jene entsetzlich langen Stunden verschwunden sind. In Zukunft wird es die Aufgabe der Behörde sein, mit den feineren und schwierigeren Fragen sich zu befassen, das heißt nicht mit der Frage, ob ein Eisenbahnbediensteter 16 oder 18 Stunden beschäftigt werden darf, sondern mit der Frage, ob seine Arbeitszeit 12 oder 10 oder 8 Stunden sein soll. Für diese Aufgabe wird wiederholt auf die Mitwirkung der betheiligten Bediensteten selber hingewiesen und auf das Bedürfniß ihrer Bereitwilligkeit, entweder mit dem durch das Handelsamt herbeigeführten Kompromisse zufrieden zu sein oder aber vor dem Tribunal der Railway Commissioners persönlich Zeugniß abzulegen für das, was sie fordern.

III.

Und nun wendet sich unser Blick rückwärts in die Vergangenheit. Wir erinnern uns, wie noch vor nicht vielen Jahren jede Regierung in dem englischen Parlamente es ablehnte, die allgemein anerkannten Mißstände übermäßiger Arbeitszeit bei den Eisenbahnen durch einen Eingriff der Gesetzgebung abzustellen; wie zwei große Untersuchungskommissionen der Regierung (die über den Arbeiterschutz und die über die Unfälle der Eisenbahnen) in der Mitte der siebziger Jahre im Angesichte dieser Mißbräuche auf die Erfahrung hinwiesen, daß erwachsene Männer im Stande sind, für sich selbst zu sorgen, und daß sie insbesondere fähig sind, die Abkürzung der zu langen Arbeitszeit herbeizuführen. Wir rufen uns ferner in das Gedächtniß zurück, wie um dieselbe Zeit die Versuche der Eisenbahnbediensteten in England und Schottland begannen, sich durch gewerkschaftliche Organisation selbst zu helfen, wie aber diese Vereinigungen während zweier Jahrzehnte ihres Bestehens es nicht dahin gebracht haben, eine Menge der gröbsten Mißstände zu beseitigen.

Dann folgt der Umschwung der sozialpolitischen Anschauungen, der sich zumal im Parlament seit etwa einem Jahrzehnt bekundet. Für den Eisenbahnbetrieb erweist sich derselbe zunächst in einem Gesetze vom 30. August 1889, welches auch die Kontrole der Arbeitszeit in seinen Bereich zieht. Es folgt die parlamentarische Untersuchung der Jahre 1891—92, mit welcher wir uns näher beschäftigt haben, und welche uns selber ein treffendes Bild der veränderten Situation liefert. Hieraus geht das schärfere Gesetz vom 27. Juli 1893 hervor, und nach zwei Jahren kann das Handelsamt erklären, das zwölfstündige Maximum der Arbeitszeit sei auf den englischen Eisenbahnen hergestellt.

Ein bemerkenswerther Erfolg und eine bemerkenswerthe Widerlegung der älteren Vorurtheile, die vielleicht noch für manches andere Arbeitsgebiet und für manches andere Land lehrreich ist.



Personenwagen der Linz-Budweiser Eisenbahn. (S. Literarisches.)

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Der fahrlässigen Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes und der des kaiserlichen Sonderzuges hatten sich am 18. d. Mts. vor der Strafkammer zu Bautzen Bahnhofs-Inspektor Götze aus Löbau und Transportdirektor Winkler aus Dresden zu verantworten. Wenn bisher behauptet worden ist, der kaiserliche Sonderzug sei nicht einer direkten ernsten Gefährdung ausgesetzt gewesen, so betont die Anklage leider das Gegentheil, denn nur, wie wir sehen werden, der Umsicht und Geistesgegenwart Lokomotivführer Ullmann's ist es nach dieser zu verdanken gewesen, daß kein ernstliches Unglück eingetreten ist. Die Anklage trifft zwei im Dienste ergraute, sich allgemeinen Ansehens erfreuende Eisenbahn-Beamte. Ihnen wird zur Last gelegt, durch

Digitized by Google

unrichtige Anordnungen den Transport des kaiserlichen Sonderzuges, in dem der Kaiser sich selbst befand, am 12. September auf dem Bahnhof zu Löbau gefährdet zu haben. Es war zur Zeit der Kaisermanöver zu Görlitz. Kaiser Wilhelm, König Albert von Sachsen und zahlreiche deutsche und ausländische Prinzen und Offiziere befanden sich am 12. September in der Umgebung von Löbau und beabsichtigten, sich von hier aus mit Sonderzügen nach Görlitz zu begeben. Um 11 Uhr 23 Minuten Vormittags traf von Dresden zunächst ein aus 2 Maschinen und 24 Achsen bestehender Sonderzug in Löbau ein, der zur Aufnahme des Kaisers bestimmt war. Er wurde auf Anordnung des Bahnhofsinspektors Götze von dem Hauptgleise auf ein Nebengleis, das sogenannte Ebersbacher Gleis, geschoben, so daß er hinter den Markirstein 24 zu stehen kam. Um 11 Uhr 47 Minuten lief aus derselben Richtung ein zweiter, zur Aufnahme der Fürstlichkeiten und der fremden Offiziere bestimmter Sonderzug ein, der auf dasselbe Nebengleis, hinter Markirstein 28, geschoben wurde, so daß das Hauptgleis für den Dresdener Schnellzug 223, der fahrplanmäßig um 11 Uhr 54 Minuten eintreffen sollte, frei wurde. Der Schnellzug sollte vor den beiden Sonderzügen nach Görlitz fahren; auf diese Weise hätte der Zug, der allerdings fünf Minuten Verspätung hatte, ungefährdet die Bahnstation Löbau passiren können. Während des Umrangirens des Fürstenzuges verlautete plötzlich, daß der Kaiser und König von Sachsen bereits auf dem Wege zum Bahnhof seien, zugleich drängten große Menschenmassen unter Hochrufen auf den Bahnsteig. Winkler soll nunmehr, obwohl nur noch vier Minuten an dem Eintreffen des Schnellzuges fehlten, der eigentlich schon hätte da sein müssen, Götze den Befehl ertheilt haben, den Fahrplan umzuändern und die Sonderzüge vorauffahren zu lassen.

Prof. Franz Josef Ritter v. Gerstner,
Erbauer der ersten Holz- und Eisenbahn in Oesterreich und der ersten russischen Eisenbahn. (S. Literarisches.)

Götze, der seinem Vorgesetzten nicht zu widersprechen wagte, eilte in größter Aufregung mit den Worten: „Dann muß der Schnellzug draußen bleiben und abgesperrt werden!“ zum Telegraphenbureau, konnte aber erst auf Umwegen durch die Menschenmenge hindurch kommen. Er rief dem im Nebenzimmer sitzenden Expeditions-Hilfsarbeiter Fischer den Befehl zu und lief sofort wieder auf den Bahnsteig. Fischer gab das Signal weiter an den Stationsassistenten Krönitz. Dieser hatte aber bereits, wie es festgesetzt gewesen war, das Signal für freie Einfahrt gegeben und bemerkte nun, daß es zu spät sei, weshalb er auch nichts weiter unternahm. Inzwischen war der Kaiser mit seiner Begleitung auf dem Bahnsteig eingetroffen und Winkler ordnete in Abwesenheit Götze's, damit der Kaiser bequemer einsteigen könne, an, daß der Kaiserzug wieder nach dem Hauptbahngleise vorgerückt werde, indem er glaubte, Götze habe seinen Befehl ausgeführt und den Schnellzug aufgehalten. Hierbei kam die erste Maschine des Kaiserzuges auf die Kreuzung der Weiche 24 zu stehen, so daß für den Schnellzug der Weg abgesperrt war. Nach einer kurzen Verabschiedung von König Albert, der zu dem zweiten, richtig stehenden Sonderzug schritt, bestieg Kaiser Wilhelm den Kaiserzug. Wenige Sekunden später erfolgte der Zusammenstoß. Zum Glück war der Führer der ersten Lokomotive des Schnellzuges, da er bereits in Bautzen auf die Hofzüge aufmerksam gemacht war, langsamer eingefahren, als es sonst beim Signal „Bahn frei“ üblich ist. Auch hatte er, als er sah, daß auf dem Bahnhof der Stationsassistent Molle dem Zuge winkend entgegen kam, den Führer der zweiten Maschine durch einen Pfiff gewarnt, nochmals gebremst und Gegendampf gegeben. Der Zusammenstoß konnte zwar nicht mehr aufgehalten werden, aber nur der Umsicht des Lokomotivführers Ullmann ist es zu danken gewesen, daß kein größeres Unglück geschah. Denn nach dem technischen Gutachten wäre bei schnellem Einfahren der Kaiserzug unfehlbar umgeworfen worden, auch eine Kesselexplosion wäre nicht ausgeschlossen gewesen.

Die Anklage wirft den Angeklagten nun vor, daß sie die Gefährdung des kaiserlichen Sonderzuges, zu dessen größtmöglichster Sicherung sie nach § 1 der Bestimmungen über die Sonderzüge verpflichtet waren, verschuldet hätten. Angesichts der knappen Zeit und der Zustände hätte Winkler das Verfehlte und Gewagte seines Befehles sich selber sagen müssen. Er war auch nach den Dienstvorschriften nicht befugt, ohne Befragen des mit den Bahnhofsverhältnissen vertrauten Stationsvorstandes in einem schwierigen Falle, um den es sich bei der Stellung eines Zuges quer über die Weiche unstreitig handelt, einen Zug vorrücken zu lassen. Dem Bahnhofsinspektor Götze wird vorgeworfen, daß er der Forderung des Vorgesetzten hätte Widerstand entgegensetzen müssen, bis er sich über den Stand der Signale vergewissert hatte, und ferner, daß er verpflichtet gewesen sei, sich auch zu überzeugen, ob sein Befehl, den Schnellzug abzusperren, ausgeführt werde. Götze hatte seine Schuld eingeräumt, während W. behauptete, daß er seinen Befehl 9—12 Minuten vor dem Eintreffen des Schnellzuges an Götze ertheilt habe. —

Aus den Verhandlungen seien folgende bemerkenswerthe Einzelheiten mitgetheilt:

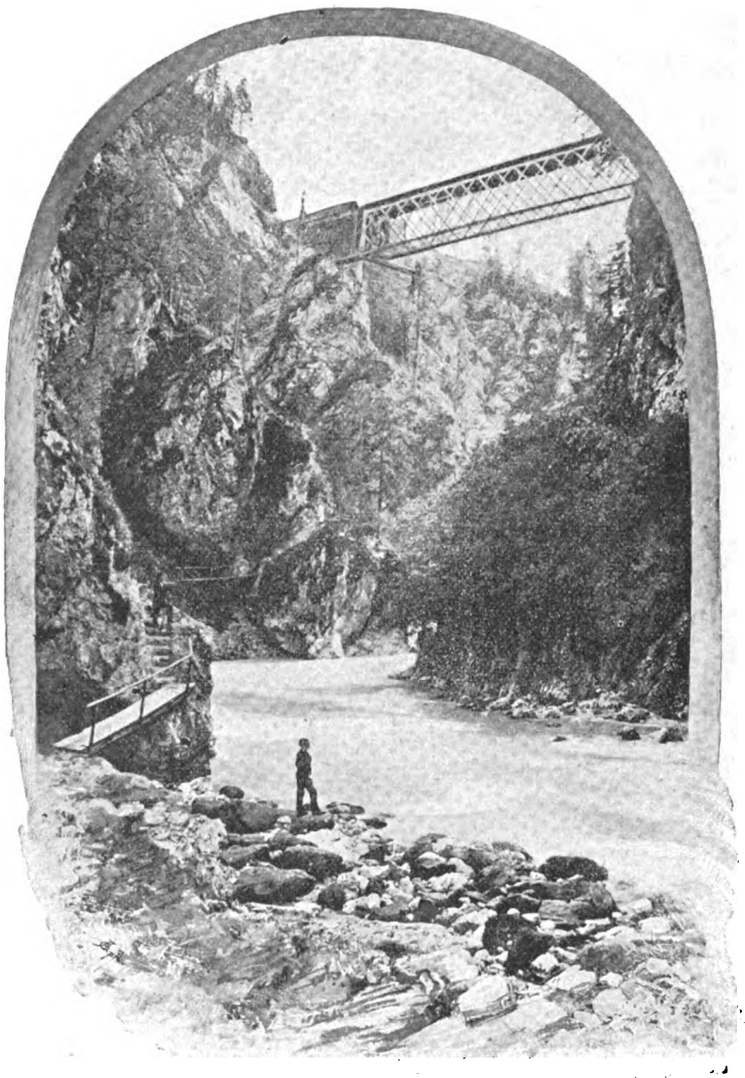
Der Angeklagte, Bahnhofsinspektor Götze, nahm 1866 als Secondelieutenant seinen Abschied und trat am 1. Februar desselben Jahres in den Bahndienst über; ein Disziplinarverfahren hat gegen ihn während seiner ganzen Dienstzeit nicht stattgefunden. Der zweite Angeklagte, Transportdirektor Winkler, hat bis 1860 in der Armee als Lieutenant gedient, seit 1872 begleitet er die Hofzüge, er ist Inhaber von 19 Orden und ist ebenfalls weder dienstlich, noch gerichtlich bestraft. Beide Angeklagte stehen schon in vorgerücktem Alter. Götze ist zur Beaufsichtigung des Bahnverkehres in Löbau angestellt und giebt zu, daß er im Sinne des § 316 Abs. 2 d. Str.-G.-B. haftbar sei für Alles, was mit den Zügen auf dem Bahnhofe geschieht, ebenso sei er haftbar für die richtige Ablassung der Züge. Der regelmäßige Verkehr in Löbau habe im September täglich 74 Züge betragen. An jenem Tage kamen noch hinzu: der Verkehr zu den Manövern, die Hofzüge und größere Militärverladungen. Dadurch sei ein großes Durcheinander entstanden. Er sei seit 4 Uhr Morgens ununterbrochen auf den Beinen gewesen. Ihm war telegraphisch von Bautzen durch Winkler mitgetheilt worden, daß dort zwei Hofzüge liegen und vor dem Dresdner Schnellzug nach Löbau abgelassen werden, wo sie von dem letzteren überholt werden sollten. Demgemäß habe er seine Anordnungen getroffen.

Präs.: Zur Zeit, als der Fürstenzug einlief (11 Uhr 47 Min.), mußte doch schon das Glockensignal des Schnellzuges von der letzten

Digitized by Google

Station eingelaufen sein? Angekl.: Ich habe es nicht gehört. Präs.: Das mußten Sie sich aber sagen, denn eigentlich sollte das Signal schon um 11 Uhr 44 Min. eintreffen. Angekl.: Gewiß, ich wußte, daß der Fürstenzug so schnell wie möglich auf das andere Gleis gebracht werden mußte. Etwa 3 Minuten hatte die Entleerung des Zuges gedauert, bis er zurückgeschoben werden konnte. Dies mußte auch sehr langsam geschehen. Seiner Berechnung nach sei die Aufstellung des Zuges 11 Uhr 54 Min. vollendet gewesen, und er habe sich wieder nach vorne begeben, um den fälligen Schnellzug zu erwarten. Jetzt sei Betriebsdirektor Winkler gekommen und habe Aenderung des Fahrplanes angeordnet. Er habe den Schnellzug absperren wollen und sei sogleich zur Anweisung vorgegangen. Jeder Fahrplanänderung müsse die peinlichste Erwägung aller Umstände voraufgehen. Präs.: Dann mußte Ihnen doch Alles auffallen. Angekl.: Dabei aber müsse man sich auch vergewissern, ob noch Zeit zur Anordnung sei. In dem Rummel hatte ich die Zeit nicht im Kopfe, ich dachte nur an die Sicherstellung. Präs.: Dazu gehört doch aber die Berücksichtigung der Zeit. Angekl.: Du lieber Gott, an was hat man nicht Alles zu denken! Ich mußte doch, wenn ein solcher Befehl von einem Oberbeamten gemacht wird, annehmen, daß das Alles vorher erwogen sei, und nicht, daß es nur ein Augenblickseinfall sei. Präsident: Hatte Winkler Ihnen aber nicht gesagt, der Schnellzug solle zurückbleiben, weil die Herrschaften früher eingetroffen waren? Angeklagter: Das habe ich nicht gehört. Ich kann gar nicht schildern, welches Hin- und Herwogen in den Manövertagen auf dem Bahnhofe herrschte. Als ich den Befehl bekam, glaubte ich, daß noch etwa fünf Minuten Frist seien, was zur Abstellung genügt hätte. Präs.: Sie haben aber nicht nach der Uhr gesehen? Angekl.: Nein. Ich gab meine Anordnung und stürzte wieder aus dem Telegraphen-Bureau heraus, um auf dem Perron Ordnung zu schaffen. Se. Majestät der König war schon erschienen, ich machte Platz für ihn, da die Menge wie Mauern feststand. Präs.: Sahen Sie auch schon den Kaiser? Angekl.: Nein, erst später. Präs.: Er soll aber schon früher dagewesen sein. Angekl.: Ich sah ihn erst bei der Begegnung der Majestäten am Uebergang. Präs.: Sahen Sie, daß der Kaiserzug schon vorgerückt war? Angekl.: Nein, das ist mir entgangen. Ich habe dort nicht hingesehen und sah nur nach dem Kaiser, den ich erst einmal gesehen hatte. Die Verabschiedung und das Einsteigen des Kaisers dauerte 2—3 Minuten, um 11 Uhr 59½ Min. erfolgte der Zusammenstoß. St.-Anw. Dr. Gensel: Weshalb forderte der Angeklagte nicht eine Verstärkung des Personals und ließ den Bahnhof absperren? Angkl. Götze: Ich habe acht Tage vorher wegen der Militärverladungen an die Oberinspektion Dresden-Neustadt geschrieben und um Gensdarmen zum Absperren ersucht. Mir wurde geantwortet, daß das Militär selbst für die Absperrung sorgen würde. Ich hatte nur einen alten Bahnhofs-Gendarm zur Hand, der nichts machen konnte.

Der zweite Angeklagte Transportdirektor Winkler behauptet, daß der Zwischenraum seit dem Befehl und dem Zusammenstoß mindestens 10 Minuten betragen habe. Die Zeitangaben des Bahnhofsinspektors Götze beruhten nur auf dessen Annahmen, sie lassen sich widerlegen durch das, was in der Zeit von ihm selbst geschehen sei. Der Inspektor hat nur zu sagen, ob noch Zeit zur Ausführung der Befehle sei, um den Fahrplan hat er sich nicht zu kümmern. Daß Hofzüge eingeschoben werden, geschieht häufig und ist ohne Schwierigkeit und Gefahr. Ich kam mit dem Kaiserzug an, sofort wurde mir durch Hofrath Schwerin die Weisung: Se. Majestät der Kaiser wünsche, entgegen seinen früheren Befehlen, sofortige Abfahrt. Auf dem Bahnhof kann kein Zug ein- und ausfahren, wenn nicht der diensthabende Beamte — und das war Götze — den Befehl giebt. Zwei dienstthuende Beamte kann es nicht geben. Präs.: Sie sagten, es sei noch 10 Minuten Zeit gewesen? Angekl.: Nach meiner Schätzung. Die gemachten Manipulationen können nicht in fünf Minuten geschehen. Als mir Hofrath Schwerin sagte, Se. Majestät wolle sofort abfahren, mußte ich meine Dispositionen treffen. Ich wußte, daß der Schnellzug schon in Bautzen Verspätung hatte. Derselbe mußte vor der Station aufgehalten werden. Als der Bahnhofs-Inspektor meinen Befehl annahm, mußte er wissen, daß das Einfahrtssignal noch nicht gegeben war, das er nur allein geben konnte. Präs.: Sie hatten die Zeit nicht festgestellt? Angekl.: Nein, ich kann die Zeit nur schätzen. Präs.: Gaben Sie Herrn Götze schon die Weisung, als er vom Fürstenzug kam? Angekl.: Ja, ich sah schon das Gefolge auf dem Bahnhof. Weiter kam die Meldung, daß wir den Zug vorrücken mußten. Präs.: Von wem? Angekl.: Das kann ich nicht sagen. Auch das folgende Vorrücken, wie es geschah, und die näheren Umstände sind mir nicht klar. Präs.: Weshalb konnte Se. Majestät nicht vom Ebersbacher Gleise einsteigen? Angekl.: Das thut man nicht. Es wird sogar ein bis zwei Meter vor- oder zurückgerückt, damit die Thür direkt vor die Herrschaften kommt. Bestimmte Erinnerung habe ich nicht, ob der Kaiser das Rücken nicht selbst befohlen. Präs.: Erschien Ihnen nicht das Vorrücken verhängnißvoll? Angekl.: Nein. Götze kam zurück und sagte, der Zug liege draußen. Es ist begreiflich, daß er sich dessen nicht erinnert, er war sehr aufgeregt. Jetzt kamen der Kaiser und der König, sie sprachen längere Zeit. Der Kaiser blieb auf dem Gleise stehen und wartete, damit der König zuerst abfahre, als es länger dauerte, stieg er ein und befahl abzufahren. Da der Bahnhofsinspektor dies sah, mußte man Angesichts der kaum auszudenkenden Gefahr für das Leben Sr. Majestät allgemein annehmen, daß Alles ordnungsmäßig abgesperrt sei. — Nach dem Verhalten des Bahnhofsinspektors Götze habe er annehmen müssen, daß der Schnellzug abgesperrt sei. Präs.: Es bleibt mir unerklärlich, daß Sie sich gar nicht um die Zeit gekümmert haben, daß Sie nicht nachgesehen haben, wie viel Zeit noch bis zum Schnellzuge ist. Angekl. Winkler: Der Schnellzug existirte nicht mehr für mich, ich glaubte ja, daß er draußen liege. Präs.: Sie konnten doch erst, als Sie die Rückantwort von Götze bekamen, die derselbe übrigens bestreitet, mit Sicherheit den Zug vorrücken lassen. Angekl.: Nein, der dienstthuende Beamte hatte meine Weisung angenommen, und ich mußte daher annehmen, daß sie so ausgeführt werde, denn nur er allein ist bei Hofzügen befugt, die Ein- und Ausfahrtssignale zu geben. Wenn Götze das Einfahrtssignal schon gegeben gehabt hätte, hätte er nur sagen müssen, daß er



Eisenbahnbrücke über die Schlitzaschlucht bei Tarvis.
Aus dem Prachtwerke: Geschichte der österr.-ungar. Eisenbahnen. (Siehe Literarisches.)

Digitized by Google

erst nachsehen wolle, ob es noch möglich sei, so aber brauchte ich nicht erst eine Bestätigung abzuwarten. Präs.: Herr Götze trug aber keine rothe Mütze. Angekl.: Der Vorsteher ist der Diensthuende. Bei Hofzügen kommt die rothe Mütze nicht in Betracht, sie ist das Zeichen für das Publikum. Präs.: Es muß doch unterschieden werden zwischen Hofdienst und Stationsdienst. Angekl.: Hofdienst hat er überhaupt nicht zu leisten, dazu sind Andere da. Der diensthuende Beamte muß alle Fäden des Dienstes in den Händen behalten, darin liegt die Sicherheit. Ich muß gestehen, daß zu wenig Personal vorhanden war, eigentlich darf der Bahnvorstand nicht von meiner Seite gehen und muß die Befehle durch Unterbeamte weiter geben. Präs.: Der Kaiser soll gesagt haben: Lassen Sie nicht vorrücken, ich kann auch dort einsteigen. Angekl.: Nein, das habe ich nicht gehört. Präs.: Ein Bahnwärter, der neben der Scheibe stand, will die Worte aber gehört haben. Angekl. Winkler: Nein.

Durch die Zeugenvernehmung wird im Ganzen das Bild nicht klarer. Betriebsdirektor v. Schönberg kam mit dem Kaiserzug von Bautzen mit, den er etwa 6 Minuten vor dem Umrücken verließ. Zeuge hat gesehen, daß Götze sofort zum Telegraphenbureau eilte. Den Ausspruch des Kaisers hat er nicht gehört. Assistent Molle sah die Majestäten Abschied nehmen und ging, um zur Entlastung Götze's nachzusehen, ob das Ausfahrtssignal für den Königszug gegeben sei. Dabei habe er gesehen, daß der Dresdener Schnellzug freigegeben sei. Da er die Stellung des Kaiserzuges kannte, habe er den Zusammenstoß vorausgegehen. Er sei zur Weiche gesprungen, der Zug sei aber schon herangebraust gekommen. Er sei dann auf dem Gleise mit der Mütze winkend dem Zuge entgegengelaufen. Präsident: Verstand Sie der Führer? Zeuge: Das weiß ich nicht. Ich hörte einen kurzen Pfiff und sah bremsen. Der Zusammenstoß ließ sich in Folge der Glätte bei der nassen Witterung nicht mehr vermeiden. — Zeuge Hofrath Schwerin aus Berlin war im Gefolge des Kaisers und kam im Kaiserzug nach Löbau. Er habe zunächst den Befehl gehabt, den Zug in Löbau von 12 Uhr ab fertig bereit zu halten. Bei der Ankunft erhielt ich den entgegengesetzten Befehl. Ich sprach mit Winkler, der mir sagte, er wolle sehen, was sich machen lasse. Ich sah ihn dann mit Götze sprechen. Später sah ich Winkler bei der Drehscheibe. Die einzelnen Zeitpunkte hat sich auch dieser Zeuge nicht gemerkt. Transportdirektor Baumann: Es kommt häufig vor, daß Hofzüge sofort abfahren. Auf Vorhalten des Präsidenten, daß eine Dienstvorschrift besage, daß fünfzehn Minuten vor Abgang eines Hofzuges auf demselben Gleise nicht mehr rangirt werden dürfe, entgegnet der Zeuge, daß sich das in der Praxis nicht ausführen lasse. Zeuge glaubt, daß man, wenn der Bahnhofsinspektor einen Auftrag ohne Widerspruch annehme, der Meinung sein müsse, daß der Auftrag ausgeführt werde. Weichensteller Rätze hatte die Weiche zu besorgen. In seiner Nähe fand die Verabschiedung der Monarchen statt. Der Direktor Winkler habe gerufen: „Hofzug vorrücken!" Darauf habe Götze gerufen, der Zug könne hier nicht stehen bleiben, weil Se. Majestät der König den Uebergang passiren müsse. Der Zug sei zurückgeschoben, aber doch an der Weiche stehen geblieben. Zeuge will auch die Worte des Kaisers gehört haben: „Lassen Sie den Zug ruhig stehen, ich steige hinten ein." Der Zug sei aber schon in Bewegung gewesen. Präs.: Haben Sie an den Schnellzug gedacht? Zeuge: Gewiß. Aber ich dachte, daß bei so hohen Personen Alles in Ordnung sein würde. Für den Schnellzug stand meine Weiche falsch. Präs.: Wissen Sie genau, daß Götze den Befehl ertheilte? Früher haben Sie davon nichts gesagt. Zeuge: Ja, bestimmt. Angekl. Götze: Das muß eine Verwechslung sein. Angekl. Winkler: Das Vorrücken habe ich veranlaßt, Götze stand aber bei mir. Stations-Assistent Krönitz: Als ihm Fischer den Auftrag übermittelte, den Schnellzug nicht hereinzulassen, habe er den Eindruck gehabt, daß der Zug jeden Augenblick eintreffen müsse. Präs.: Konnten Sie nicht ein Störungssignal geben? Zeuge: Dazu hatte ich keinen Auftrag. Es hieß, ich sollte das Einfahrtssignal nicht geben, dieses war aber schon längst geschehen, und zur Zurücknahme des Signals habe er keine Weisung gehabt. Das wäre aber auch noch zu spät gewesen, denn kaum eine Minute später sei der Schnellzug eingetroffen. Angekl. Winkler: Der Zwischenraum war unstreitig größer, denn Götze hatte nachher ja noch den König empfangen. Expeditions-Hilfsarbeiter Fischer: Inspektor Götze habe ihm den Auftrag gegeben, den Schnellzug zurückhalten zu lassen. Er habe das an Krönitz gemeldet, was dieser darauf erwidert habe, wisse er nicht. Später sei Götze gekommen und habe gesagt: Ich habe doch befohlen, daß der Schnellzug draußen bleibe. Es habe bis zum Zusammenstoß seit dem Befehl noch etwa 1—2 Minuten gedauert. Stations-Assistent Herbert versah Vorsteherdienste und ließ den Zustimmungskontakt geben, weil ihm nur bekannt war, daß der Schnellzug zuerst fahren solle; damals war noch das Gleis frei.

Bemerkenswerth ist noch die Vernehmung des Sachverständigen, Herrn Regierungs- und Baurath Haasengier-Berlin. Er hält es für zulässig, daß plötzliche Fahrplanänderungen vorgenommen werden. Es frage sich dabei nur, ob noch genügende Zeit vorhanden war, worüber sich im vorliegenden Falle kein Urtheil fällen lasse, da die Zeitangaben zu schwankend seien. Jedenfalls ließen sich die nöthigen Anordnungen in fünf Minuten treffen. Die Entscheidung hierüber lag beim Stationsvorsteher, der der verantwortliche Beamte sei. Der Transportdirektor Winkler trage in diesem Falle keine Verantwortlichkeit.

Wallachische Bauern bei Eröffnung der Eisenbahn bei Ung.-Weißkirchen.
(Siehe Literarisches.)

Man darf wohl sagen: mit Recht hat sowohl der Staatsanwalt, als auch, wie wir sehen werden, der Gerichtshof keine Rücksicht auf dieses Zeugniß genommen. Denn auch vom rein fachmännischen Standpunkte kann es nicht gebilligt werden, daß Derjenige nicht voll mit verantwortlich sein soll, der inmitten des Betriebes besondere Befehle ertheilt.

Der Staatsanwalt hielt die Anklage gegen beide Angeklagte aufrecht. Er sprach sein Bedauern aus, daß zwei so erfahrene, verdienstvolle Beamte auf der Anklagebank erscheinen müssen. Beim Angeklagten Winkler sei die Offenheit zu vermissen — im Gegensatz zu Götze. Ihm wäre es doch gewiß nicht schwer gewesen, offen zu sein, da unstreitig das Motiv seines Handelns kein unehrenhaftes war, es zeigt seinen Diensteifer, sein Bestreben, die Majestät des Kaisers zu decken. Das Vorrückenlassen des Kaiserzuges war zweifellos eine Eigenmächtigkeit Winkler's. Der Angeklagte Götze habe sich schuldig gemacht, indem er durch sein Verhalten die Annahme aufkommen ließ, daß noch ein Absperren möglich wäre. Zur Ehre Winkler's nehme er an, daß derselbe, wenn irgend welche Zweifel vorhanden gewesen wären, nicht zu der Eigenmächtigkeit geschritten wäre. Eine Verurtheilung nach § 316 lasse auch zu, auf Unfähigkeit zur Bekleidung des Amtes zu erkennen. Wenn er aber die hohen Verdienste des Angeklagten Winkler und die tadellose Amtsführung des Angeklagten Götze ins Auge fasse, so müsse er den Gerichtshof bitten, bei der Verurtheilung von dieser Zusatzstrafe Abstand zu nehmen.

Die Vertheidiger der Angeklagten traten für die Freisprechung ihrer Klienten ein.

Nach etwa halbstündiger Berathung verkündete der Vorsitzende folgendes Urtheil: Die Angeklagten sind schuldig befunden und Transportdirektor Winkler zu zwei, Bahnhofsinspektor Götze zu einem Monat Gefängniß kostenpflichtig verurtheilt. Das Gericht hat als erwiesen angesehen, daß am 12. September dieses Jahres von den beiden Angeklagten, welchen als Beamten deren Sicherung oblag, zwei Transporte, nämlich der kaiserliche Hofzug, sowie der Schnellzug, gefährdet worden sind. Es ist festgestellt,

Digitized by Google

daß Winkler, der die Fahrpläne aufgestellt hatte; die Verantwortung bei der Aenderung derselben hatte, obwohl ihm bekannt war, daß der Schnellzug unterwegs war, hat er die Aenderung vorgenommen. Das war eine gefährliche Handlung und kann damit nicht gerechtfertigt werden, daß Winkler die Wünsche des Kaisers ausführen wollte, denn solche Wünsche werden nur unter der Voraussetzung der Sicherheit geäußert. Winkler mußte sich sagen, daß die Aenderung nur mit Erfolg ausgeführt werden konnte, wenn die Sperrsignale ausgegeben waren. Er konnte erst Anordnungen treffen, wenn ihm von zuverlässiger Seite Meldung von der Sperrung gemacht war. Erwiesen sei, daß keiner der Angeklagten nach der Uhr gesehen habe. Das Gericht hat als erwiesen angesehen, daß die Aenderung des Fahrplans das ursächliche Moment für die Gefährdung des Kaiserzuges ist. Götze war verpflichtet, nach dem Zustimmungskontakt zu sehen und sich zu überzeugen, ob seine Befehle ausgeführt worden. Hierin lagen die mehrfachen Unterlassungen, denen es zuzuschieben ist, daß die Züge in Gefahr gebracht wurden. Obwohl die höchste Person des Reiches und ein Schnellzug mit zwei Lokomotiven gefährdet waren, hat das Gericht auf eine schwere Strafe nicht erkannt, weil es nicht verkennen konnte, daß in diesen Tagen außerordentliche Verhältnisse vorlagen, und mit Rücksicht darauf, daß die beiden Herren bemüht waren, die Wünsche des Kaisers zu vollführen. Das Vergehen Winkler's war schwerer zu ahnden, da er der verantwortliche Vorgesetzte war. —

Wenn nun auch für die große Allgemeinheit mit diesem gerichtlichen Nachspiel die Schuld zweier für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes verantwortlicher Beamter gesühnt worden ist, so wird der Sachkundige sich doch nicht damit beruhigen. Er untersucht die Ursachen, die dazu geführt haben, daß zwei im Dienst ergraute, bisher nie, auch nur disziplinarisch bestrafte Beamte in so verhängnißvoller Weise zu Schuldigen werden konnten, und er kommt dabei zu demselben Ergebniß wie schon so oft, wenn es sich darum handelte, den zahlreichen Fällen von Transportgefährdungen auf den Grund zu gehen. Hätten wir eine besondere Eisenbahn-Gerichtsbarkeit, oder auch nur sonst eine behördliche Instanz, die sich nicht allein mit einer Aburtheilung der einzelnen Fälle oder mit der statistischen Aufzeichnung begnügt, sondern sich auch mit der Sache selbst in der Weise befaßt, daß Ursache und Wirkung im rechten Lichte erscheinen, so könnte man voraussetzen, daß schon jetzt das System der ausschließlichen Verantwortlichmachung nur untergeordneter Bediensteter bez. Beamter durchbrochen wäre, und daß man sich in dieser Hinsicht z. B. die militärische Gepflogenheit mehr zum Muster nahm, nach welcher die Verantwortlichkeit für die praktische Ausführung nicht so sehr an den Rang, als vielmehr an die Berufsaufgabe überhaupt gebunden ist.

Als geradezu charakteristisch im vorliegenden Gerichtsfalle ist die Aussage des preußischen sachverständigen Herrn Regierungs- und Baurath's, und in dieser Hinsicht kann man es den Umständen sogar Dank wissen, daß das gerichtliche Urtheil gerade entgegengesetzt ausgefallen ist. Könnte der hierin liegende Grundsatz zur allgemeinen Regel erhoben werden, so wäre vielleicht das der zwingende Anlaß, die papierene Instruktions- und Verordnungsfluth im Eisenbahndienst zum Vortheil der Sicherheit und Beweglichkeit des gewaltigen Apparates entsprechend einzudämmen. Daß auch im vorliegenden Falle die Klage über ungenügend zur Verfügung gestellte Aushilfskräfte eine Rolle gespielt hat, sei nur nebenbei erwähnt.

Und wenn wir zum Schluß der von Lokomotivführer Ullmann in so glücklicher Weise bethätigten Geistesgegenwart mit vollstem Lobe gedenken, so sehen wir uns mit den Eisenbahnern aller Dienstklassen in Uebereinstimmung, die da wissen, daß diese schöne Eigenschaft die beste aller Gaben für sie ist. —

Zur Kautionsfrage.*)

(Eingesandt.)

Es dürfte zu den Aufgaben der Rechtshilfe des Verbandes der Eisenbahn-Beamtenvereinigungen gehören, Härten zu beseitigen, welche aus der bestehenden Gesetzgebung seinen Mitgliedern erwachsen. Der Anfang ist ja in dieser Hinsicht schon gemacht, und es ist nur zu wünschen, daß unverzagt weitergestrebt wird. Erfolge fallen nicht wie reife Aepfel von den Bäumen. Nicht in letzter Reihe gehört zu diesen Arbeiten die Milderung der Kautionsverpflichtungen.

Man hat die verschiedenartigsten Vorschläge schon gemacht, wie diese Frage zu lösen sei; die einfachste und natürlichste Lösung ist entschieden die, daß die Kautionsverpflichtung ganz aufgehoben oder doch sehr wesentlich eingeschränkt wird. Es ist noch viel zu wenig berücksichtigt, daß durch die Hinterlegung einer kleinen Summe die Moralität nicht gehoben werden kann, daß aber der Familienvater schon an sich um den Verlust seines Rufes und seines Einkommens besorgt ist.

Kann und mag der Staat die Amtskaution nicht entbehren (es sprechen einige finanzpolitische Gründe mit, die schon, weil sie eben politische sind, nicht widerlegt werden können), so dürfte der Wunsch der Beamten nicht unbescheiden sein, durch die Berührung mit staatlichen Werthen und die dadurch bedingte Gewährleistung in ihrem Einkommen nicht geschmälert zu werden. Die größere Zahl der Eisenbahn-Beamten versieht die Kassen- und Magazin-Geschäfte im Nebenamt (wie Stationsbeamte, Güterexpeditoren, Güterschaffner 2c.), während die Besoldung sich nach dem Hauptamt richtet. Als Entschädigung wird ihnen den gleichbesoldeten Kollegen gegenüber, welche keine Kasse 2c. verwalten, — difficile est satyram non scribere — ein Theil ihres Vermögens als Kaution für ihre Treue amtlich verwahrt oder ihnen Gelegenheit gegeben, eine kleine Summe zu ersparen. Für den Finanzmann mag ja dieser Zuwachs des staatlichen Vermögens von Interesse sein, die Beamten sind aber nicht besonders davon erbaut, denn sie müssen sparen, gleichviel wie knapp das Einkommen ist. Was hat der sorgende Familienvater, der 18 Jahre lang 100 Mk. erspart hat, von seinen 1800 Mk. Kautionspapieren, wenn es gilt, seiner Tochter eine Aussteuer zu kaufen oder seinen Sohn selbständig zu machen? Braucht er Geld, so kann er solches bei der ersten Berliner Kautions-Gesellschaft gegen 6 und 6½ Proz. leihen und muß noch zufrieden sein, daß er nicht in die Hände von Wucherern gefallen ist. Nicht anders liegt die Sache bei Denen, welche ihr kleines Vermögen als Kaution hinterlegt haben. Es ist der natürlichste Zustand, daß die mittleren und unteren Beamten nennenswerthes Vermögen nicht besitzen, sonst wären sie zum größten Theile nicht, was sie sind.

Doch nicht genug mit dem Sparen und Hinterlegen. Will der Beamte auch Zinsen für sein Geld, so muß er auf's Neue in den Beutel greifen und sichere, aber niedriger verzinste Papiere kaufen, und wie häufig heißt es im Dienste außerdem: „Thut der Herr die Augen nicht auf, mag er den Beutel auf thun!" Einem Beamten, dem hundert Geschäfte obliegen und der in der Regel mehrere gleichzeitig ausführen soll, ist es nicht zu verargen, wenn er sich bei der Beschäftigung mit dem Gelde einmal versieht; seine Verlustentschädigung aber, welche er etwa bekommt, ist nur eine Bagatelle, die ihn nicht schadlos zu halten vermag. Wie schwierig es ist, diese Entschädigung im Voraus und allgemein festzusetzen, mag das Verhältniß erläutern, wonach in Preußen ein Wärter auf einem Haltepunkt, der nur wenig Fahrkarten verkauft, jährlich 10 Mk. erhält während an zwei Stationsbeamte, die einen Fahrkartenschalter mit versehen, an dem jährlich 100 000 Mk. einkommen, zusammen 15 Mk. gezahlt werden.

Diese wenigen Hinweise mögen genügen, die finanziellen Verluste, welche das Nebenamt einer Kassenführung mit sich bringt, darzuthun. Bedingt der Dienst aber besonderen Aufwand, so hat u. E. der Staat auch eine moralische Verpflichtung, seine Beamten schadlos zu halten. So gut Reise- und Umzugskosten ersetzt, und so gut Dienstaufwands-Entschädigungen gezahlt werden, so gut kann auch der Staat den Schaden vergüten, der durch Hinterlegung einer Amtskaution und Tragung der Kassenausfälle dem ums tägliche Brod arbeitenden Beamten entsteht. In der Beurtheilung, wie hoch eine Geld-Entschädigung zu bemessen sei, bietet gerade die Kaution den geeigneten Anhalt. Je größer diese ist, desto größer der materielle Schaden des Betroffenen, desto umfangreicher und verantwortungsvoller die Kassengeschäfte. Der zehnte Theil muß jährlich zu Vervollständigung der Kaution wenigstens abgezahlt werden, eine Stellenzulage von 10 Proz. der Amtskaution würde also das richtige Aequivalent für Verluste und Mühewaltung sein und würde die Ungleichheit in den Einkommensverhältnissen gleichbesoldeter Beamten mit und ohne Kautionspflicht beseitigen.

*) Die eingehende Erörterung dieser wichtigen Frage kann nicht warm genug empfohlen werden. Wir werden gern auch weiteren begründeten Auslassungen hierüber Raum geben. D. Schriftl.

Verhältnisse der Eisenb.- u. Verk.-Beamten.

Beamtenwohnungen. Nach einer Notiz in den Basler Nachrichten hat die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Basel an der Mittleren Straße zu dem bereits vorhandenen Gelände noch weiteres hinzu erworben. Auf dem gekauften Areal sollen Dienstwohnungen für die Beamten und Angestellten der Elsaß-Lothringer Bahn hergestellt werden. Für die Benutzung der Häuser

Digitized by Google

durch die Beamten der Bahn werden 5 Proz. vom Gehalt in Abzug gebracht. — Dieses Vorgehen der Reichseisenbahnverwaltung ist nur lebhaft zu begrüßen, zeigt es doch, daß an maßgebender Stelle das richtige Verständniß für die Lage der Eisenbahnbeamten, welche in größeren Städten wohnen müssen, vorhanden ist.

Es dürfte wohl keine Frage für die Beamtenschaft von so großer Bedeutung sein, wie gerade die Wohnungsfrage. Sie entscheidet im Wesentlichen über das Wohl und Wehe, über Gedeihen und Wohlbefinden der Familie.

Eine gesunde, geräumige Wohnung, zu einem mäßigen Preis geboten, bildet die sicherste Grundlage zu einem geordneten Haushalt und bringt der Vermietherin d. i. der Bahnverwaltung reichen Zins durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Dienstfreudigkeit ihres Personals.

Diesen nicht hoch genug anzuschlagenden Gewinn haben seit längerer Zeit viele größere Industrielle erkannt und durch Herstellung gesunder, billiger Beamten- und Arbeiterwohnungen sich ein stetes, anhängliches Personal herangezogen.

Sollten sich die Eisenbahnverwaltungen als größte Unternehmer des Jahrhunderts der gleichen Einsicht noch länger verschließen können? Gewiß nicht, und es ist zu hoffen, daß beim Umbau des badischen Bahnhofes z. B. auch in Basel dieser für die Beamtenschaft so wichtige Punkt eingehend geprüft und einer allseitig befriedigenden Lösung entgegengeführt werde. R.

Betrieb, Verwaltung und Bau.

Die europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1897, welche am 9. und 10. Dezember in Wien tagte, wurde von Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg eröffnet:

Aus dem Verlaufe der Konferenzverhandlungen ist hervorzuheben, daß der von der Verwaltung der belgischen Staatsbahnen angeregte Wunsch, die französische Bahnzeit mit der Zonenzeit in Uebereinstimmung zu bringen, ohne Debatte acceptirt wurde, ferner daß ein von derselben Seite gestellter Antrag mit großer Mehrheit zur Annahme gelangte, welcher dahingeht, daß alle Bahnverwaltungen bei ihren kompetenten Behörden die nöthigen Schritte unternehmen mögen, um die Genehmigung zur Einführung der Stundenbezeichnung von 0 bis 24 in allen den Fahrordnungsdienst betreffenden Kundmachungen und Dienstbehelfen zu erhalten.

Als nächster Konferenzort wurde Christiania, als Termin der Konferenzen der 15. und 16. Juni festgesetzt.

Am 10 d. Mts. Nachmittags fand im Kursalon zu Ehren der Delegirten ein von den österreichischen Bahnverwaltungen angebotenes Diner statt, an welchem unter Anderen die nachgenannten Herren als Vertreter der Regierungen und Staatsämter theilnahmen: Geheimer Regierungsrath v. Misani (deutsches Reichseisenbahnamt), Geh. Baurath Schneider (königl. preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten), Perouse, chef des ponts et chaussées (französisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten, zum erstenmal auf der Konferenz vertreten), Inspektor Zacchi (Generalinspektion der italienischen Eisenbahnen), Kits v. Hoyninger (königl. niederländische Regierung), Toggenburger (schweizerischer Bundesrath), Oberinspektor v. Tolnay (königl. ungarische Regierung) und Regierungsrath Seling (k. k. Eisenbahnministerium).

Das Bankett, bei welchem die Kapelle des Hofballmusikdirektors Eduard Strauß die Tafelmusik besorgte, nahm einen sehr animirten Verlauf. Den ersten Toast brachte Herr Geheimer Regierungsrath v. Misani aus, der zunächst die Bedeutung Wiens als Zentralpunktes des österreichischen Eisenbahnnetzes hervorhob und im Anschlusse hieran ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser Franz Joseph ausbrachte.

Hierauf richtete Se. Excellenz Herr Sektionschef Dr. Ritter v. Wittek an die Festtheilnehmer nachstehende Worte:

> „Unter dem tiefen Eindrucke Ihrer herzenswarmen und begeisternden Kundgebung, welche jedes österreichische Herz höher schlagen macht, erlaube ich mir, Sie, meine geehrten Herren aus Ungarn und dem Auslande, als unsere werthen Gäste im Namen des Eisenbahnministers, der zu seinem lebhaften Bedauern verhindert ist, herzlich zu begrüßen. Die europäische Fahrplankonferenz, zu der Sie nach Wien gekommen sind, stellt eine der großartigsten Organisationen des modernen Verkehres dar, in der die beiden Elemente des Eisenbahnwesens, das berufsgenossenschaftliche und das internationale, harmonisch verschmolzen sind. In ihrem einträchtigen Arbeiten zeigt es sich deutlich, daß die Eisenbahnen ein Band sind, welches nicht nur die Länder, sondern auch die Völker und Herzen einander näher bringt. Darum gedenken wir dankbar der erhabenen Staatslenker, welche um das Wohl ihrer Völker bemüht, uns die friedliche Arbeit ermöglichen. Vereinigen wir uns in der tiefen, ehrerbietigen Huldigung für die Souveräne und Staatsoberhäupter der Völker, welche auf der Konferenz vertreten sind. Je vous prie, Messieurs, de vous associer, à moi dans l'hommage très respectueux pour les souverains et chefs d'état représentés à la conférence!"

Es sprachen noch Staatsbahndirektor Herr Regierungsrath Khittel, der die erschienenen Regierungsvertreter begrüßte und ein Hoch auf das Wohl der Delegirten ausbrachte, ferner die Herren Perouse und Zacchi. Vielen Beifall fand bei den Theilnehmern der Konferenz eine hübsche Erinnerungsgabe, bestehend aus einer ledernen Brieftasche, deren Vorderseite mit einer plastischen Wiedergabe des eisernen Mannes auf dem Rathhause geziert ist, und welche einen Führer und einen Plan von Wien enthält. „Z. f. E. u. D."

Ueber die Stellung des Handelsgesetzbuches zum Personenverkehr auf den Eisenbahnen schreibt die „Post reisender Kaufleute": Ueber den Entwurf eines Handelsgesetzbuches haben viele Stimmen der Verwunderung und dem Bedauern darüber Ausdruck gegeben, daß durch das künftige Handelsrecht nicht auch, wie es hinsichtlich des Güterverkehrs geschehen ist, die wichtigsten und bedeutsamsten Grundsätze, die bei der Beförderung von Personen mittelst der Eisenbahn in Betracht kommen, festgelegt sind; mit anderen Worten, daß nicht auch die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verzögerung und Verspätung der Züge dem Personenverkehr gegenüber eine gesetzliche Ordnung erhalten soll. „Eine Verbesserung der gesetzlichen Grundlagen für den Personenverkehr auf den Eisenbahnen wird durch das neue Handelsgesetzbuch nur insofern herbeigeführt, als im § 445 des Entwurfs bestimmt ist, daß die Vorschriften über die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen durch die Eisenbahnverkehrsordnung zu treffen seien, weil hiermit dem Inhalte derselben mittelbar Gesetzeskraft beigelegt wird, und damit die in der Literatur und Rechtsübung viel umstrittene Frage ihre Erledigung findet, ob die Verkehrsordnung überhaupt die Bedeutung zwingender Rechtsvorschriften haben könne. Freilich ist dieser Vortheil nicht hoch zu veranschlagen, da die Verkehrsordnung selbst diejenigen Verhältnisse des Personenverkehrs, denen der privatrechtliche Charakter im engen und engsten Sinne nicht bestritten werden kann, lediglich unter dem fiskalisch-polizeilichen Gesichtspunkte behandelt. Wie wäre es sonst möglich, daß die Eisenbahn, die für Versäumung der Lieferfrist bei der Güterversendung Schadenersatz gewährt, nicht einmal dann für den Schaden, der dem Reisenden infolge verspäteter Abfahrt oder verspäteter Ankunft eines Zuges erwächst, Ersatz leistet, wenn die Unregelmäßigkeit absichtlich oder durch grobe Versäumung herbeigeführt wird. Muß diese Thatsache nicht zu der Annahme Anlaß geben, daß das deutsche Recht bei dem wichtigsten unserer Beförderungsmittel den Güterverkehr über den Personenverkehr stelle? Freilich muß zugegeben werden, daß auch in den meisten übrigen Staaten ein Ersatz des Schadens an Reisende bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft von Eisenbahnzügen beharrlich abgelehnt wird. Es ist ferner nicht zu bestreiten, daß die Ausdehnung der Haftpflicht der Eisenbahnen auf pünktliche Beförderung der Reisenden eine Maßnahme von weittragender finanzieller Bedeutung für den Staat sein würde. Endlich ist auch nicht zu verkennen, daß die richtige Bemessung des Schadenersatzes fast stets mit überaus großen Schwierigkeiten verbunden sein wird. Gleichwohl halten wir an der Ueberzeugung fest: die Rechtsentwickelung auf dem Gebiete des Verkehrswesens muß nothwendigerweise früher oder später dahin führen, daß durch eine internationale Vereinbarung für den Personenverkehr auf den Eisenbahnen in ähnlicher Weise gesorgt wird, wie dies durch den Berner Vertrag für den Güterverkehr geschehen ist".

Diese Ausführungen beweisen, wie das Urtheil nach dem Schein sehr leicht ein fehlgehendes sein kann. Die bisherige Verschiedenheit in der Versicherung der Fahr- und Lieferzeit ist durch die Verschiedenheit der Transport-Gegenstände sowohl, als auch der Transportmittel und der Transportart bedingt. Ihre geschichtliche Entwickelung ist eine ebenso verschiedene. Die Versicherung der Lieferfrist bei Gütern war nothwendig, um die Konkurrenz der Eisenbahn mit dem Straßenfuhrwerk besser zu bestehen. Das Interesse an der pünktlichen Lieferung der Güter innerhalb einer immerhin ziemlich langen Beförderungszeit hängt hauptsächlich von der Beschaffenheit der Waaren, von der Dringlichkeit des Bedarfes derselben u. s. w. ab. Beim Reisenden kommt jedoch das Bedürfniß der schnellen Beförderung noch in ganz anderem Maße in

Digitized by Google

Betracht, und gerade deshalb ist es angebracht, die Transportfrist beim Personenverkehr nicht zu versichern. Mit Recht haben die Eisenbahn-Verwaltungen keine Garantien, in so weit es sich nicht um erworbenes Recht auf Beförderung (durch Lösung einer Fahrkarte) handelt, übernommen; sie würden sich ja sonst mit Rücksicht darauf, daß sie bei jeder Verspätung entschädigungsfällig wären, recht schön hüten müssen, die Fahrzeiten gar so knapp sein zu lassen, und ob dann im Ganzen nicht eine Verlangsamung der Reisen herauskäme, wie sie durch zeitweilige, meist kleine Verspätungen nicht zum hundertsten Theil verursacht wird, bleibe dahingestellt. Das Rufen nach Gesetzesparagraphen ist eben nicht immer das Richtigste und ist auch im vorliegenden Falle recht wenig zu empfehlen. — K.

Bayern. Weibliche Zugbedienstete. Nachdem schon seit einiger Zeit auf preußischen Bahnen weibliche Personen in den Durchgangszügen z. B. zwischen Frankfurt und Berlin zur Reinigung der Wagenabtheile ꝛc. angestellt sind und sich diese Einrichtung bewährt hat, sollen solche „Dienstfrauen", wie sie in Preußen heißen, jetzt auch in Schnellzügen des internationalen Verkehrs, die in Bayern verkehren, versuchsweise Verwendung finden. Diese Frauen erhalten ein eigenes Abzeichen, wodurch sie dem reisenden Publikum kenntlich gemacht werden. Sie haben die Aufgabe, während der Fahrt für Reinigung der Gänge und Aborte, sowie der Fenster in den Harmonikazügen Sorge zu tragen, die Koupeefenster öfter abzuwischen, Speise- und Zigarrenreste zu entfernen und Damen, die etwa ihrer Beihilfe bedürfen, ihre Unterstützung zu leihen.

Prüfungswesen.

Sachsen. Prüfungs-Aufgaben für die Stelle eines Betriebssekretärs.

An welche Personen und in welchem Umfange können nach der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Theil 1 „Fahrpreisermäßigungen" gewährt werden?

Für welche Fälle besteht die Einrichtung der Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen und wie ist dabei zu verfahren?

In welcher Weise werden die ausgegebenen Fahrkarten und das abgefertigte Reisegepäck nebst den Einnahmen hierfür im Verkehre mit fremden Bahnen nachgewiesen, wie erfolgt die Prüfung, Abrechnung, sowie die Ausgleichung der Einnahmen aus dem direkten Personen- und Gepäckverkehr und was ist sonst noch zur Nachweisung dieser Einnahmen in der Betriebsrechnung erforderlich?

Welche Fürsorge ist bei der Sächsischen Staatsbahnverwaltung für den Fall der Krankheit, des Unfalles und der Invalidität ihrer Beamten und Arbeiter getroffen worden?

(In den Grundzügen darzustellen).

Welche Bestimmungen bestehen für das Publikum über das Betreten der Bahnanlagen, und welche Vorsichtsmaßregeln haben die Bahnverwaltungen und ihre Bediensteten anzuwenden, um Menschen und Vieh von einem unzulässigen Betreten der Bahnanlagen und einem unzeitigen Ueberschreiten der Gleise an Wegübergängen abzuhalten.

Wie weit gehen die Machtbefugnisse der Bahnorgane, wenn das Publikum den Bestimmungen zuwider handelt.

Welches sind die wesentlichen Bestimmungen über Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Reisegepäck?

Welche Bestimmungen bestehen betreffs der den Baurechnungen beizufügenden Natural- und Inventarien-Rechnungen?

Welche gesetzlichen Bestimmungen sind hinsichtlich der Unfallentschädigung und Pensionirung der Staatseisenbahnbeamten und ihrer Hinterlassenen gegeben?

Vereinswesen.

Baden. Unterstützungs-Verein (Sterbekassevereins) des Dienstpersonals der Verkehrsanstalten. Nach dem uns vorliegenden 40. Jahresberichte vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896 können die Verhältnisse des Vereins in jeder Beziehung als sehr gute hingestellt werden, obwohl unter den mit Tod abgegangenen Mitgliedern 11 als durch Unglücksfälle hingerafft zu verzeichnen sind. Das Vermögen des Vereins betrug am 30. Juni 1896 Mark 1 465 259,79, sonach eine Vermehrung gegen 1894/95 um Mark 58 996,87. — Dementsprechend ergiebt sich ein Ueberschuß des Vermögens über das Soll des Deckungskapitals von 33 984,21 Mk., wonach den dem Verein am 1. Juli 1896 über 5 Jahre angehörenden Mitgliedern (§ 17 der Statuten) ein Nachlaß von 4 Monatsbeiträgen gewährt werden kann.

In der statutengemäßen Vereins-Abgeordneten-Versammlung am 17. November 1895 wurden gewählt zum Vorsitzenden der Abgeordneten-Versammlung: Herr Güterverwalter Buhlinger in Pforzheim, zu dessen Stellvertreter: Herr Bahnverwalter Faulhaber in Kehl, zu Schriftführern: die Herren Bahnverwalter Fröhlich in Oos und Betriebssekretär Springer in Karlsruhe.

Als Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden die bisherigen Mitglieder desselben wieder gewählt und zwar: als Vorstand: Herr Köchlin, Eisenbahnhauptkassenverwalter, als Vorstand-Stellvertreter: Herr Lenz, Kanzleirath, als Kassier: Herr K. Lang, Betriebssekretär, als Kassier-Stellvertreter: Herr Kremp, Expeditor, als Buchhalter: Herr Endres, Betriebssekretär, als Buchhalter-Stellvertreter: Herr Th. Lang, Betriebssekretär, als Schriftführer: Herr Schneider, Betriebssekretär, als Schriftführer-Stellvertreter: Herr Kopf, Registratur-Assistent, als Beiräthe: die Herren Ullrich, Werkstättevorsteher, Schuler, Oberbuchhalter und Häfner, Betriebssekretär, als Vereinskontroleur: Herr Lutz, Rechnungsrath, als Vereinskontroleur-Stellvertreter: Herr Springer, Betriebssekretär.

Das Honorar der besoldeten Verwaltungsrathsmitglieder und des Dieners wurde auf 2850 Mk. festgesetzt.

Von einem Vertreter des Landesvereins der badischen Eisenbahnbeamten wurde auf dieser Versammlung der Wunsch vorgebracht, es sollen die Statuten, welche als nicht mehr zeitentsprechend betrachtet wurden, abgeändert, und zunächst Sterbekapitalien von 500 Mk., 1000 Mk., 1500 Mk. und 2000 Mk. festgesetzt werden. Ebenso kam der Wunsch auf Stellung der Dienstkautionen für Mitglieder zur Sprache. Im Weiteren stellte Herr Kanzleirath Lenz mit Unterstützung zweier weiterer Mitglieder den Antrag auf Umänderung des § 17 der Statuten sowie auf Abordnung einer Deputation, welche dem hohen Ministerium des Großh. Hauses die Wünsche des Vereins unterbreiten und hierin um Unterstützung bitten solle. Die Anträge wurden mit Stimmenmehrheit angenommen, können jedoch, da dieselben eine Aenderung der Statuten nöthig machen, mit Hinblick auf § 41 der Statuten nur als Besprechung betrachtet werden.

Der Verwaltungsrath besteht aus den in vorstehender Abtheilung bezeichneten Personen mit Ausnahme des Herrn Expeditor Kremp, welcher inzwischen sein Amt niederlegte. Vom Verwaltungsrath wurde als Stellvertreter des Kassiers an Stelle des Herrn Kremp Herr Betriebssekretär Ilg gewählt. Die Mitgliederzahl betrug am 1. Juli 1895 2941 und am 30. Juni d. J. 3052, somit Zuwachs 111.

Von den durch Austritt und Ausschluß abgegangenen Mitgliedern gehörten 8 dem Vereine über 5 Jahre an, für deren Hinterbliebene Sterbekapitalien von zusammen 8103,23 Mk. vorgemerkt sind. Die weiteren 16 Abgegangenen haben, weil dem Verein unter 5 Jahre angehörend, keine Ansprüche an denselben. — Außer den am 1. Juli 1896 dem Vereine angehörenden 3052 Mitgliedern sind noch 252 ausgetretene frühere Vereinsmitglieder mit 208 521,31 gekürzten Sterbekapitalien versichert.

Bezahlt wurden für 54 volle Versicherungen zu 1500 Mk. = 81 000 Mk, für 2 gekürzte (Monatsbeitrag 3 Mk. § 16 der Statuten) zu 1042 Mk. = 2084 Mk., zusammen 83 084 Mk. Ferner sind bezahlt an die Hinterbliebenen von 7 früheren Mitgliedern Sterbekapitalien von zusammen 6718,99, im Ganzen also 89 802,99 Mk.

Es starben im Alter von 21—30 Jahren 4, von 31—40 Jahren 5, von 41—50 Jahren 4, von 51—60 Jahren 15, von 61—70 Jahren 14, von 71—80 Jahren 6, von 81—90 Jahren 7, über 90 Jahre 1, zusammen 56.

Das Durchschnittsalter der Verstorbenen berechnet sich auf $\frac{3332}{56} = 59{,}52$ gegen 60,78 im Vorjahr.

Von Großh. Generaldirektion wurde dem Verein im laufenden Rechnungsjahr aus Bußen wegen Beamtenbeleidigung 30 Mk. zugewiesen.

Den Herren Bezirksvorstehern spricht der Bericht den besonderen Dank des Vereins für ihre unentgeltliche Besorgung der Vereinsgeschäfte mit der Bitte aus, auch ferner zu dem Gedeihen desselben thätig mithelfen zu wollen.

Der Stand des Vermögens in Selbstverwaltung beträgt 1 193 418,51 Mk.

Vermischtes.

Telegraphie ohne Drähte. Jüngst machte, wie man aus London schreibt, der technische Beirath des Generalpostamts, Mr. Preece, gelegentlich einer Vorlesung die Mittheilung, daß die englische Regierung mit der neuen Erfindung eines jungen

Digitized by Google

italienischen Elektrikers Namens Marconi experimentire, die das Vollkommenste sei, was man bisher auf dem Gebiete der Telegraphie ohne Drähte erreicht habe. Marconis System beruht nicht auf elektromagnetischen, sondern auf elektrostatischen Wirkungen, das heißt auf elektrischen Wellen von der immensen Schwingungszahl von 250 Millionen in der Sekunde. Diese Schwingungen bewegen sich in geradliniger Richtung und können gleich den Lichtwellen reflektirt und refraktirt werden, ja, sie verhalten sich überhaupt ganz wie die Lichtwellen. Die Erfindung, durch die eine Umwälzung in der Methode der Telegraphie hervorgerufen wird, wurde an verschiedenen Orten bereits erprobt. Die Schwingungen werden durch einen Apparat erzeugt, und von einem anderen aufgefangen. Der Apparat, den Mr. Preece auch vorführte, besteht aus zwei gewöhnlichen Büchsen, die an den entgegengesetzten Enden des Raumes aufgestellt wurden. In dem Augenblick, in dem der Strom in dem einen Apparat erregt wurde, ertönte an dem anderen ein Glockensignal. Mr. Preece erklärte, er setze die größten Hoffnungen und das größte Vertrauen auf die neue Erfindung, und theilte mit, daß die englische Postverwaltung entschlossen sei, keine Kosten zu scheuen, um den Apparat zu erproben. Einer der ersten Versuche solle mit einer Verbindung von Penarth, einem bei Kardiff gelegenen Küstenstädtchen, mit einer Insel im Bristolkanal gemacht werden. Mr. Preece sagte weiter, das Merkwürdigste an der Sache sei, daß der Erfindung keineswegs ein neues Prinzip zu Grunde liege; dasselbe sei bereits von dem berühmten deutschen Physiker Hertz gelehrt und von Anderen entwickelt worden. Marconi habe aber eine praktische Anwendung dieses Prinzipes versucht, die ganz neue und bewunderungswürdige Ergebnisse zu Tage förderte.

Die preußische Eisenbahntruppe entnahm ihren Offiziersersatz bis zum Jahre 1892 aus den Reihen der Ingenieur- und Infanterie-Offiziere. Seitdem ist sie in der Ergänzung ihres Offizierkorps selbständig und stellt gleich allen anderen Truppentheilen ihre eigenen Offiziersaspiranten ein. Seit jener Zeit befand sich die sehr wichtige Frage der technischen Ausbildung der Eisenbahnoffiziere in der Schwebe; denn die der Infanterie- und Kavallerie-Offiziere konnte nicht für genügend erachtet werden, und die der Ingenieur-Offiziere traf nur zum Theil zu. Die endgiltige Entscheidung hierüber ist, wie die „Voss. Ztg." schreibt, im Einvernehmen mit dem Ministerium für Unterrichts- 2c. Angelegenheiten von der Heeresverwaltung im verflossenen Sommer dahin getroffen worden, daß die Offiziere der Eisenbahnbrigade nach Ablauf der ersten drei Dienstjahre als Offiziere für drei Jahre zur Technischen Hochschule in Charlottenburg kommandirt werden. Mit Beginn des gegenwärtigen Halbjahres ist diese Einrichtung in's Leben getreten, und es besuchen vom 1. Oktober ab sechs Eisenbahnoffiziere (jedes Regiment zwei) die Vorlesungen der Hochschule. Außer ihnen besuchen die Hochschule noch 24 Offiziere der Infanterie und Artillerie, sowie der Marine, und zwar sind dies solche, die demnächst für eine Verwendung in den technischen Instituten dieser beiden Waffengattungen und der Marine in Aussicht genommen sind.

Lohnerhöhung für preußische Eisenbahnarbeiter. Auf eine Eingabe hin ist auch den preußischen Eisenbahnarbeitern, die in Leipzig stationirt sind, gleich ihren Halle'schen Kollegen eine Lohnerhöhung zugestanden worden. Den Eisenbahnarbeitern, die schon eine zehnjährige Dienstzeit hinter sich haben, soll eine Lohnzulage von 20 Pfg. und denen, die noch nicht 10 Jahre bei der Eisenbahnverwaltung in Beschäftigung stehen, 10 Pfg. Lohnzulage für den Tag gewährt werden. Der Anfangslohn wird von 2,20 Mk. auf 2,30 Mk. erhöht. Nach zehnjähriger Arbeitsthätigkeit beträgt der Lohn nach Einführung der Erhöhung, betreffs deren ein Zeitpunkt des Beginnes noch nicht festgesetzt ist, 2,80 Mk.

Verbot von Sammlungen zu Jubiläumsfeiern. Die Kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin hat im Hinblick darauf, daß zu Dienstjubiläen der Beamten Geschenke von nicht unbeträchtlichem Werthe gemacht und zu diesem Zwecke die Mittel der Mitbeamten und Untergebenen beansprucht werden, ein Verbot erlassen, wonach diese Unsitte in Zukunft zu unterbleiben hat. Man kann dies, sofern nicht ganz außergewöhnliche Fälle vorliegen, nur gut heißen und wünschen, daß auch die anderen Behörden denselben Schritt thun werden.

Die höchsten steinernen Eisenbahnbrücken Europas sind die beiden Ueberführungen des Göltzsch- und des Elsterthals im sächsischen Vogtland. Sie wurden ausgeführt beim Bau der sächsisch-bayrischen Bahn in den vierziger Jahren. Begonnen wurde derselbe im Jahre 1846, so daß die beiden Riesenbauwerke in diesem Jahre auf ein halbes Jahrhundert ihrer Grundsteinlegung zurückblicken können. An den Außenseiten der beiden Brücken sind nahe unter den Balustraden und innerhalb derselben Votivtafeln eingesetzt worden, welche, 6 Meter lang und 3,21 Meter hoch, von Gattendorfer Marmor sind. Von den an der Innenseite der Balustraden einander ebenfalls gegenüber eingesetzten kleineren Votivtafeln von weißem Marmor enthält eine, sowohl bei der Göltzsch-, als bei der Elsterthalbrücke folgende Inschrift: „DEO JUVANTE AUSPICIIS FRIDERICI AUGUSTI REGIS PATRIS PATRIAE PONS HICCE FUNDATUS DIE XXXI. MAII A. MDCCCXLVI. INAUGURATUS DIE XV. JULI A. MDCCCLI." Die gegenüberstehende Votivtafel enthält ein Motto und zwar bei der Göltzschthalbrücke: „FRUGIFEROS CELERET MOTUS IMMOBILIS IPSE"; bei der Elsterthalbrücke: „STANDO DISTANTIA IUNGAT." Die vier äußeren Tafeln enthalten folgende Aufschriften, an der Göltzschthalbrücke: „GEGRUENDET 1846. VOLLENDET 1851." — „OB.-INGEN. R. WILKE. INGENIEUR F. DOST"; an der Elsterthalbrücke: „GEGRUENDET 1846. VOLLENDET 1851." — OB.-INGEN. R. WILKE. INGENIEUR H. KELL.

Milliarden. Als uns am 26. Februar 1871 durch Abschluß des Präliminarfriedens von Versailles die Abtretung von Elsaß-Lothringen und eine Kriegsentschädigung von 5 Milliarden sicher gestellt war, erschien dies als eine so fabelhafte Summe, daß ernste Zweifel an der rechtzeitigen Zahlung derselben laut wurden. Die französische Regierung hat dagegen, schon durch ihre Staatsschulden mehr mit dem Begriff einer Milliarde vertraut, die gestellten Bedingungen: die erste Milliarde 1871, den Rest innerhalb dreier weiterer Jahre zu bezahlen, noch durch eine frühere Zahlung der ganzen Kriegsentschädigung übertroffen und dadurch einen Beweis von den fast unerschöpflichen Hilfsquellen des Landes gegeben. Inzwischen sind auch wir, insbesondere durch die mit dem Inkrafttreten des Reichsmünzgesetzes vom 9. Juli 1873 erfolgten Einführung der Gold- oder Markwährung mit dem Begriff: „Milliarde" vertrauter geworden, und haben die unliebsame Wahrnehmung gemacht, daß der Milliardensegen der Kriegsentschädigung bis auf geringe Reste verbraucht ist, und Deutschland am Schluß des ersten Vierteljahrhunderts nach Wiedererrichtung des deutschen Kaiserreichs bereits eine Schuld von über zwei Milliarden Mark besitzt. Andererseits hat Preußen die Verstaatlichung der Privatbahnen unternommen und dadurch ein Riesenwerk geschaffen, welches das ungeheure in ihm angelegte Kapital von $6^3/_4$ Milliarden Mark im letzten Betriebsjahre mit 5,68 Proz. verzinst, und in der Zeit seit Einführung des Eisenbahngarantiegesetzes vom 27. März 1862 bereits einen Ueberschuß von rund $1^1/_4$ Milliarden Mark geliefert hat. Welche gewaltige Leistungen dafür von den Eisenbahnen verrichtet worden sind, geht daraus hervor, daß auf den preußischen Eisenbahnen im ersten halben Jahrhundert befördert wurden 3,8 Milliarden Personen oder ungefähr das $2^1/_2$fache der Gesammtbevölkerung der Erde, und 2,7 Milliarden Tonnen Güter. Dieser großartige Verkehr wird erklärlich, wenn man nur einige Hauptmomente der Verkehrsentwickelung in Betracht zieht, z. B. die Steinkohlen-Produktion, die von 2448201 Tonnen in 1840 auf 72621510 Tonnen in 1895, somit in diesem halben Jahrhundert auf fast das 30fache gestiegen ist und die Roheisenerzeugung von 120000 Tonnen im Jahre 1834 auf 5560000 Tonnen im Jahre 1894 auf mehr als das 46fache gestiegen ist. Eine nicht minder überraschende Entwickelung zeigt der Postverkehr, der von 23 Millionen portopflichtiger Briefe im Jahre 1840 auf ca. 3 Milliarden Sendungen und $28^3/_4$ Millionen Telegramme gestiegen ist, welche 1892 seitens der deutschen Reichspost befördert wurden, während der Gesammtwerth der durch die Post vermittelten Geldsendungen über $19^1/_2$ Milliarden Mark betrug. In gewisser Beziehung hiermit steht auch unser auswärtiger Handel, der im Gesammtwerth der Einfuhr Deutschlands 1894 rund 4,6 Milliarden Mark und im Gesammtwerth der Ausfuhr 1894 3,277 Milliarden Mark erreichte, während der Handel Deutschlands mit überseeischen Gebieten 1893 schon 1,8 Milliarden Mark betrug. Leider besitzen wir noch keine Statistik über den Gesammtwerth der Jahresproduktion Deutschlands und über den Antheil, welchen Arbeitslöhne und Unternehmergewinn daran haben. Aus dem Umstande jedoch, daß allein die Gesammtkosten für die Arbeiterversicherung bis Anfang 1895 annähernd $1^3/_4$ Milliarden Mark betrugen, ist zu ermessen, um welche Summe es sich hierbei handelt. Wenn wir zum Schluß einen Rückblick auf die Erfolge unseres gesammten wirthschaftlichen Lebens werfen, so zeigt uns die Ergänzungssteuer-Veranlagung für das Jahr 1895/96, daß rund 60 Milliarden an Steuern veranlagt sind, und daß, wenn man den Gesammtbetrag der steuerfreien Vermögen auf weitere 20 Milliarden schätzt, man zu einem Gesammtvermögensbestand von rund 80 Milliarden Mark gelangt. („M. Z.")

Digitized by Google

Eine Neuerung im Eisenbahnwesen wird jetzt zwischen Paris und Saint-Germain versuchsweise eingeführt, nämlich sogenannte „Wagons-bars“ (zu deutsch etwa „Kneipwagen“). Dafür soll für den Lokalverkehr das geschaffen werden, was die großen Züge des Weltverkehrs mit ihren „Wagons-restaurants“ schon haben. Vierzig solcher „Wagons-bars“ sollen eingestellt werden. Sie sehen sehr einladend aus und bieten mit ihrer Länge von 12 Metern einen sehr schönen Raum, in dem durch reichliche Ventilation für gute Luft gesorgt wird. Der Zugang zum Wagen ist von der Stirnseite aus, so daß der Wagen in seiner ganzen Länge den Besuchern zum ungestörten Aufenthalt dienen kann. Die „Bar“ mit den verschiedenen Kneipgenüssen befindet sich in der Mitte des Raumes. Die Westbahn will dabei nicht stehen bleiben, sondern auch die beliebten „Wagons à couloir“ (die durchgehenden Wagen) an Stelle der alten Koupeewagen setzen. Man kommt eben, wie aus Paris geschrieben wird, zu der Ueberzeugung, daß es höchste Zeit ist, die „Postkutsche auf den Schienen,“ wie sie vom Koupeewagen gebildet wird, durch den „Salon auf Schienen“, wie ihn der durchgehende Wagen darstellt, zu ersetzen.

Ueber ein lustiges Abenteuer zweier Reichstagsabgeordneter, das erst jetzt „im Stillen“ bekannt wird, erzählt man sich in Eisenbahnkreisen Folgendes: Zwei unserer Volksvertreter — Namen thun hier nichts zur Sache — wollen bei Beginn der Session gemeinschaftlich die Reise nach der Reichsmetropole antreten. Der eine dieser Herren, ein Süddeutscher, ist brieflich mit seinem Kollegen, einem Mitteldeutschen, darin übereingekommen, dem letzteren einen kurzen Besuch abzustatten und dann des andern Morgens mit ihm die Fahrt fortzusetzen. Abends kommt dieser aus dem Süden an, es wird gemüthlich geplaudert und auch ein Schöppchen getrunken, spät trennt man sich mit dem Versprechen, pünktlich früh halb acht Uhr am Bahnhofe zu sein. Der Mitteldeutsche geht heim, der Süddeutsche in sein Hotel. Zur festgesetzten Stunde ist der letztere am Bahnhofe, die Abfahrtszeit rückt immer näher heran, und unruhig geht der Abgeordnete am Zuge hin und her; seinem politischen Freunde scheint es aber in Morpheus Armen besser zu gefallen. Er kommt nicht, was hilft's? der Wartende muß einsteigen, und schon saust der Zug in der nächsten Minute zur großen, schönen Bahnhofshalle hinaus. Wieder einige Minuten später betritt der Mitteldeutsche den Bahnsteig, um gerade noch den Schlußwagen des Schnellzuges in der Ferne verschwinden zu sehen. Da war nun alles Zürnen vergebens, das sah der Sitzengebliebene wohl ein, er drückte sich schleunigst, um dem fatalen Lächeln der Leute zu entgehen, schlüpft in's Telegraphenbureau hinein und drahtet nach der Unterwegsstation R. an den Fraktionsgenossen im Schnellzuge, diesem mittheilend, daß er — der Langschläfer — mit dem nächsten Schnellzuge nachkomme. Wenige Stunden vergehen, da wird der nächste Zug in die Bahnhofshalle eingeschoben, der Herr Abgeordnete erwartet ihn schon auf dem Bahnsteige, denn diesmal will er nicht sitzen bleiben, das weiß er ganz genau. Er tritt an den ersten besten „Eisenbahner“ heran mit der Frage, ihm doch immer das Koupee zu öffnen, er flüstert etwas von Reichstagsabgeordneten und fragt so nebenbei nach einem Wagen, der nicht so besetzt würde u. s. w. Der Herr wollte eben gern allein und in beschaulicher Ruhe seine Fahrt antreten. „Dort hinten, der letzte Wagen ist ein Berliner mit erster Klasse, steigen Sie bitte, nur ruhig ein!“ Nun aber rin! behaglich reckt sich der Glückliche in den weichen Polstern, der Hut fliegt in die Ecke, die Reisemütze wird hervorgesucht und eine ff. Havanna angebrannt, und nun geht das Lesen los. Soundsoviele „Allerneueste“ werden durchgepeitscht, erst die Leitartikel, dann Lokales und selbst das „Feuilleton“ wird nicht geschont. Da plötzlich blickt der eifrig Studirende auf. Donnerwetter, die Zigarre ist bald heruntergebrannt und merkwürdig, auf dem Bahnsteig herrscht Todtenstille! Er tritt an's Fenster, schaut hinaus, und mit einem höchst unparlamentarischen Ausdruck, fährt der Herr Reichstagsabgeordnete zurück. Der Wagen, in dem er saß, führte auf dem Gleise ein beschauliches Dasein, von einem Schnellzuge aber — nicht die mindeste Ahnung. Zwei Minuten später giebt es im Stationsbureau eine lebhafte Auseinandersetzung; der Herr Abgeordnete mit dem lebhaften Organ will Reden halten, aber hier ist nicht der Sitzungssaal des Berliner Parlamentsgebäudes, sondern ein königliches Dienstzimmer und im höflich lächelnden Tone setzt man dem Herrn auseinander, daß er hätte hübsch warten sollen, bis das Zugspersonal die Plätze anwies. Daß ihm ein nicht orientirter Stationsarbeiter einen Wagen angewiesen, der nur deshalb mit dem Zug in die Halle gestoßen wurde, um dann abgehangen und zur Reparatur gebracht zu werden, dafür könne die Bahnverwaltung nichts. — Wie lange an dem kritischen Tage der Süddeutsche Kollege in Berlin auf seinen mitteldeutschen Kollegen gewartet hat, darüber schweigt die Weltgeschichte. L.

Bundeslied.*)

Daß nur Gemeinschaft Ganzes schuf,
Giebt die Geschichte kund;
So schuf der Eisenbahn-Beruf
Den Flügelradler-Bund.
Er lehrt uns treue Pfleger sein
Der Amts- und Nächstenpflicht,
:,: Daß dem Kollegen im Verein
Der Beistand nie gebricht. :,: [men,
Es soll Begeist'rung uns entflam-
Hipp, hipp, hurrah, hipp, hipp, hurrah!
Wir halten fest und treu zusammen,
Hipp, hipp, hurrah, hipp, hipp, hurrah!
Hurrah! (gerufen.)

In Deutschland und in Oesterreich,
Wohin der Dienst uns zieht,
Begrüßt mit trautem Wort uns gleich
Vom Hauptverband ein Glied.
Wo noch die deutsche Sprache klingt
Im weiten Schienenrund,
:,: Dahin auch Standeshebung bringt
Bald der Kollegen-Bund. :,:
Es soll Begeist'rung uns entflammen
u. s. w.

Ein Reich gab uns die große Zeit,
Der deutschen Stämme Hort,
Das Dampfroß brachte da zum Streit
Die wack'ren Brüder fort.
Daß auch der Völker Wohlstand steigt
Durch Handel und Verkehr,
:,: Dies unsrem Flügelrad gereicht
Zur wohlverdienten Ehr'. :,:
Es soll Begeist'rung uns entflammen
u. s. w.

Noch eine Eigenschaft, die schmückt
Das Eisenbahn-Symbol:
Wie es die Völker näher rückt,
Trägt's bei zum Friedenswohl.
Daß unser Vaterland auf's Neu'
Ward stark in Friedenszeit,
:,: Den Friedensfürsten dafür sei
Der tiefste Dank geweiht. :,:
Es soll Begeist'rung uns entflammen
u. s. w.

H.

*) Gedichtet und gesungen zum 2. Stiftungsfeste des Elsaß-Lothringischen Landesvereins zu Straßburg.

Literarisches.

Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Bereits in einer früheren Nummer haben wir über den Plan eines Werkes berichtet, das, einzig in seiner Art dastehend, berufen sein wird, den Ruhm österreichischer Fachschriftsteller in's hellste Licht zu setzen, damit aber zugleich zu bekunden, welche außerordentlich hohe Bedeutung dem Eisenbahnwesen beigemessen werden darf, wenn es sich darum handelt, den Aufschwung unserer Kultur in zutreffender Weise zur Darstellung zu bringen. Letzteres auszuführen, dazu giebt das bevorstehende fünfzigjährige Regierungs-Jubiläum des Kaisers Franz Joseph I. willkommendsten Anlaß. Und was dem Werke auch für uns ein erhöhtes Interesse verleiht, ist der Umstand, daß die Anregung dazu von unserem Bruderverein, dem Oesterreichischen Eisenbahn-Beamtenverein, ausging, wie er es auch ist, der mit glücklicher Hand eine reiche Menge der erlesensten Namen für Redaktion und Mitarbeiterschaft um sich zu vereinigen verstanden hat. Namen wie Ast, Birk, Buschmann, Flattich, Gerstel, Kargl, Liharzik, Peez, Röll, Wittek u. v. A. geben von vornherein die Gewähr, daß es sich nur um ein ernstes und groß angelegtes Werk handeln kann, dessen gutes Gelingen übrigens von vornherein dadurch gesichert ist, daß eine der bedeutendsten Verlagshandlungen, die k. u. k. Hofbuchdruckerei von Karl Prochaska in Teschen, die technische Ausführung übernommen hat. Dem freundlichen Entgegenkommen derselben verdanken wir es, daß wir schon jetzt einige Illustrationsproben aus dem reichen Bilderschmuck des in Vorbereitung befindlichen Werkes in vorliegender Nummer unseres Blattes vorführen können. Wir werden beim Erscheinen desselben auch auf den textlichen Inhalt näher eingehen. Zweck dieser Zeilen ist es nur, auf das zu erwartende große und eigenartige Werk hiermit hingewiesen zu haben und unserem österreichischen Bruderverein dazu aufrichtigst Glück zu wünschen. —

Patent-Liste

über Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Anmeldungen.

20. Nr. 4560. Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge. — Clinton Arthur Tower, Cleveland.
„ Nr. 11056. Vierachsiger Eisenbahnwagen mit Lenkgestellen. — Arnold Wegmann, Freigutstraße 24, Zürich.
19. Nr. 10471. Eiserne Querschwelle. — E. Schubert, Sorau.

Ertheilungen.

20. Nr. 83217. Elektrische Beleuchtungsanlage für Eisenbahnwagen. — W. Biddle u. P. Kennedy, Brooklyn.
„ Nr. 83225. Elektrische Blockeinrichtungen mit verschiedenartiger Wirkung je nach der Stellung der von ihnen abhängigen Stellwerke. — Siemens & Halske, Berlin SW., Markgrafenstr. 94.

Digitized by Google

Vereins-Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

191. Bezirk, Staßfurt.

Am 6. Dezember wurde hierselbst die erste Bezirksversammlung abgehalten. Der Vorsitzende des Magdeburger Bezirks, Herr Stations-Assistent Karl Ed. Schmidt, zu dessen Bezirk die hiesige Zweig-Abtheilung gehört, eröffnete die Versammlung gegen 5 Uhr Nachmittags und führte den Vertrauensmann Grodrian in sein Amt ein. Zweck und Ziele des Vereins und der Ortsgruppen fanden eingehende Erläuterung, wobei auch die Verbandsziele und die Verbandstage in Wien und Berlin berührt wurden. Hierauf wurde die Bildung einer Ortsgruppe Staßfurt beschlossen. Die Gründung bleibt bis Anfang Januar n. J. vorbehalten; bis dahin soll Jeder recht thätig sein, um das Gehörte zu verbreiten. Ferner wurde noch die Sterbekasse genau besprochen und die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der Vereinszeitung betont.

Bis 8 Uhr waren die über 20 Mitglieder noch fröhlich beisammen, wobei auch mehrere patriotische Lieder gesungen wurden. Alle Theilnehmer waren sehr befriedigt und für die Sache eingenommen; fünf neue Mitglieder traten bei.

Bezirk Nakel.

Am 8. Dezember, Abends 8 Uhr wurde im Vereinslokal „Hotel de Rome" die monatliche Versammlung abgehalten. Nach Regelung des Geschäftlichem wurde den Mitgliedern mitgetheilt, daß Herr J. Schröter, Gold-, Silberwaaren- und Uhrengeschäft hierselbst, den Mitgliedern bei Einkäufen und Arbeiten 6 % Rabatt gewährt. Auch Herr Photograph Kühlewindt gewährt den Mitgliedern von den üblichen Preisen 20 % Rabatt. Beide Geschäfte sind derart ausgestattet und leistungsfähig, daß unsere Mitglieder nicht nöthig haben, ihren Bedarf in dieser Branche in einer Großstadt zu decken.

Ferner wurde beschlossen, am 3. Januar 1897, Abends 7½ Uhr im hiesigen Schützenhause einen Weihnachtsabend mit Verloosung und Tanzkränzchen zu veranstalten, wozu auch Gäste willkommen sind.

Der Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers wird am Vorabend, also am 26. Januar, Abends 8 Uhr im Vereinslokale durch einen Herrenabend gefeiert. Auch hierzu sind Gäste willkommen.

Zu beiden Festen laden wir unsere auswärtigen Mitglieder recht herzlich ein.

Nächste monatliche Versammlung am 6. Januar 1897 im Vereinslokale.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Tübingen.

Am 6. Dezember wurde in Dußlingen eine Vereinsversammlung abgehalten. Die Betheiligung war ziemlich zahlreich und stellte sich bei der vorzüglichen Bewirthung auf der Steinlachburg bald guter Humor ein. Auf der Tagesordnung stand als einziger Gegenstand die am 10. Januar 1897 im großen Museumssaale in Tübingen abzuhaltende Weihnachtsunterhaltung. Die anwesenden Mitglieder waren mit den bereits getroffenen Vorbereitungen einverstanden. Es läßt sich schließen, daß diese Unterhaltung eine sehr schöne werden wird. Der Nachmittag verlief Manchem nur zu rasch. Die Kollegen von Reutlingen und Tübingen fanden sich noch zu einem Abschiedsschoppen in der Bahnhofswirthschaft in Tübingen zusammen, um nachher vergnügt nach Hause zu wandern.

Einen erfreulichen Zuwachs hat der Bezirksverein durch den Eintritt des Herrn Post-Sekretärs Fischer aus Reutlingen zu verzeichnen. Mögen seinem Beispiele noch andere Herren Kollegen zahlreich folgen!

Kgl.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Ueber den Stand des **Unfall-Versicherungs-Abschlusses** zwischen der Allgemeinen Deutschen Versicherungs-Gesellschaft in Stuttgart und dem Verbande der Eisenbahn-Beamten-Vereine sendet uns der Leiter der Verhandlungen, Herr Magazin-Verwalter Möbius, Leipzig, die folgenden Mittheilungen: „Kurze Zeit nach dem Verbandstage in Berlin, durch welchen der Abschluß mit der genannten Versicherungs-Gesellschaft genehmigt wurde, ist nochmals persönlich mit dem hier anwesenden Versicherungsdirektor Herrn Molt verhandelt worden, um noch einige Vortheile für den Verband zu erzielen und den Vertrag in einzelnen Theilen noch eingehender abzufassen. Das war sehr bald geschehen, und darauf ist der festgestellte Vertrag nochmals den Herren Kommissionsmitgliedern in Karlsruhe, Darmstadt und Hannover zur Genehmigung unterbreitet und in letzterer Zeit auch bereits zur Rücksendung erinnert worden mit dem Ersuchen, den Abschluß mit Ende dieses Jahres herbeizuleiten, damit derselbe Anfang des neuen Jahres in Kraft treten kann. Wir hoffen demnach, daß dies in kürzester Frist geschehen wird." —

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Veränderungs-Nachweisung über die Mitglieder.

(Aufgestellt: Hannover, im Dezember 1896.)

Skötsch, geprüfter Heizer, von Station Barmen-R., Bez. 61, nach Station Köln-Deutz, Bez. 56. — Cohnen, Packmeister, von Rotbe Erde, Bez. 46, nach Hagen i. W., Bez. 67. — Hutzelmann, Stat.-Assistent, von Bieß, Bez. 21, nach Nakel, Bez. 179. — Becker, Stations-Assistent, von Nakel, Bez. 179, nach Cüstrin-Vorst., Bez. 21. — Hensel, Güter-Expedient, von Cüstrin, Bez. 21, nach Driesen-Vordamm, Bez. 78a. — Schulz, Stat.-Assistent, von Samter, Bez. 169, nach Landsberg a. d. W., Bez. 183. — Fischer, Stat.-Vorsteher, von Hermsdorf Kl., Bez. 83a, nach Triptis. Bez. 124. — Schmeißer, Stat.-Assistent, von Ehrang, Bez. 58, nach Gerolstein, Bez. 176. — Kamieß, geprüfter Heizer, von Landsberg a. W., Bez. 184. nach Kreuz, Bez. 178. — Piontek, gepr. Heizer, von Landsberg a. W., Bez. 184, nach Kreuz, Bez. 178. — Jahn I, gepr. Heizer, von Landsberg a. W., Bez. 184, nach Kreuz, Bez. 178. — Schwanke, Lokomotivführer, von Landsberg a. W., Bezirk 184, nach Kreuz, Bez. 178. — Bayer, Lokomotivführer, von Landsberg a. W., Bez. 184, nach Posen, Bez. 192. (Wohnt aber in Wilda bei Posen.) — Ohme, Lokomotivführer, von Cüstrin, Bez. 21, nach Landsberg a. W., Bez. 184. — Schulz I, Lokomotivführer, von Cüstrin, Bez. 21, nach Landsberg, Bez. 184. — Wulf, Telegraphist, von Ronsdorf, Bez. 68, nach Bohwinkel, Bez. 62. — Gauß, Lademeister, von Wittenberge, Bez. 168, nach Wilhelmsburg, Bez. 87. — Krafft, Stat.-Assistent, von Halberstadt, Bezirk 5, nach Magdeburg, Bezirk 30. — Mahlert, Schaffner, von Halberstadt, Bez. 5, nach Magdeburg, Bez. 30. — Tegge, Weichensteller I. Kl., von Dingelstädt, Bez. 5, nach Gommern, Bez. 30. — Bockelmann, Stat.-Assistent, von Frellstedt, Bez. 6, nach Bienenburg, Bez. 5. — Höfgen, Haltestellen-Aufseher, von Büttgen, Bez. 157, nach Helenabrunn, Bez. 74. — Mohnhaupt, gepr. Heizer, von Leipzig, Bez 133, nach Jena, Bez. 83. — Pflughaupt, Stations-Vorsteher, von Heldrungen, Bez. 84, nach Markranstedt, Bez. 79. — Wolff, Stat.-Assistent, von Düren, Bez. 46. nach Hattingen. — Harmsen, Heizer, von Bielefeld, Bez. 102. nach Löhne, Bez. 96. — Drawe, Bahnmeister, von Nakel, Bez. 179, nach Lubasch, Bez. 178. — Beyer, Stat.-Diätar, von Nakel, Bez. 179, nach Bieß, Bez. 21. — Rottzoll, Stations-Assistent, von Nakel, Bez. 179, nach Bromberg, Bez. 177. — Trautvetter, Lokomotivführer, von Gera, Bez. 148, nach Blankenburg i. Th., Bez. 83. — Bauermeister, Stat.-Assistent, von Herdecke Vorh., Bez. 55, nach Elberfeld St., Bez 59. — Siebert, Rangirmeister, von Herdecke, Bez. 55, nach Creuzthal, Bez. 81. — Schulze, Stat.-Diätar, von Hengstei, Bez. 55, nach Burscheid, Bez. 45. — Horst, Lokomotivführer, von Holzwickede, Bez. 55, nach Berlin (Bezirk ist uns noch nicht bekannt geworden). — Krüger, Weichensteller, von Wittenberg, Bez. 20, nach Riestedt, Bez. 158. — Busack, Wagenwärter, von Dieringhausen, Bez. 115, nach Hagen i. W., Bez. 67. — Hillebrecht, Lokomotivführer, von Hildesheim, Bez. 4, nach Göttingen, Bez 86. — Ziegener, Lokomotivführer, von Hildesheim, Bez. 4, nach Lemgo, Bez 53. — Böhmelt, Lokomotivführer, von Hildesheim, Bez. 4, nach Lemgo, Bez. 53.

Die Vereins-Verwaltung.

v. Aschoff, Direktor. — Schwitzky, Buchhalter.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden ergebenst ersucht, etwa zu stellende Anträge zu der demnächst stattfindenden regelmäßigen General-Versammlung schon jetzt an uns einzureichen; insbesondere sind Anträge auf Abänderung des Stimmrechtes zu stellen.

Dagegen bitten wir, alle übrigen zu stellenden Anträge auf Abänderung der Satzungen mit Rücksicht darauf, daß mit Eröffnung der Sterbekasse die Satzungen doch geändert werden müssen, vorläufig noch fortzulassen. **Die Vereins-Verwaltung.**

Die Herren **Vorstände** bezw. **Kassirer** der **Ortsvereine** und die Herren **Vertrauensmänner** werden ergebenst ersucht, die etwa für das laufende Jahr noch rückständigen **Vereinsbeiträge** von den Vereinsmitgliedern gefälligst baldigst einzuziehen und nach hier abzuliefern damit der Jahresabschluß rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

Im vorigen Jahre verzögerte sich dieser Abschluß nur durch die verspätete Ablieferung der rückständigen Vereinsbeiträge, und dies hatte zur Folge, daß die General-Versammlung so sehr spät einberufen werden konnte. **Die Vereins-Verwaltung.**

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten

Den Bezirksvereinen geht mit der heutigen Vereinszeitung ein **Entwurf der neuen Satzungen** zu. Derselbe enthält gegen seither wesentliche Aenderungen, insbesondere in den §§ 2, 5, 17 und 18. Nach § 2 ist vorgesehen, daß künftig auch Beamte über 50 Jahre alt Mitglieder werden können, ohne Theilnahme an der Sterbegeld- und Rentenversicherung. Zu § 5 ist eine Vergleichung der seitherigen mit den neuen Beiträgen und mit den bei einigen anderen Versicherungsanstalten bestehenden Prämiensätzen angeschlossen. In § 17 ist der Höchstbetrag des Sterbegeldes mit 500 Mk. vorgesehen. Der § 18 enthält Bestimmungen über die rechnungsmäßige Vermögensausscheidung.

Die Bezirksvereine werden ersucht, den Satzungsentwurf in Be-

Digitized by Google

rathung zu nehmen und etwaige Aenderungsanträge längstens bis 1. April 1897 an den Landesvorstand einsenden zu wollen.

Stuttgart, Dezember 1896. **Für den Landesvorstand.** Fraenkel.

Bezirk Cannstatt.

Am Freitag, den 1. Januar 1897 (Neujahr), findet von Nachmittags 3½ Uhr ab in den neurestaurirten Sälen des Gasthofs „Zum Bären" unsere **Weihnachtsfeier**, verbunden mit musikalischen Aufführungen, Gabenverloosung und darauffolgender Tanzunterhaltung statt. — Die verehrlichen Mitglieder mit ihren Angehörigen werden hierzu freundlichst eingeladen.

Cannstatt, den 8. Dezember 1896.

Für den Bezirksausschuß:
Der Vorsitzende Seydlen. Der Schriftführer Laeßle.

Bezirk Aalen.

Die diesjährige **Weihnachtsfeier** mit Gabenverloosung findet am Mittwoch, den 6. Januar k. Js. (Fest der Erscheinung Christi) in den Sälen des „Gasthofs zur Krone" (Post) hier statt. Anfang pünktlich Nachmittags 4 Uhr.

Hierzu werden die Vereins-Angehörigen, insbesondere die auswärtigen Mitglieder, freundlichst eingeladen.

Aalen, 19. Dezember 1896. **Der Vorsitzende.** Kinzler.

Bezirk Mühlacker.

Am Sonntag, den 3. Januar 1897 hält unser Bezirksverein im Saale des „Gasthofs zur Krone" in Bretten seine **Weihnachtsfeier**, verbunden mit Gabenverloosung, ab, wozu die verehrl. Mitglieder mit ihren Familien freundlichst eingeladen werden.

Der Vorstand. Schmidt.

Bezirk Crailsheim.

Am **Sonntag, den 3. Januar 1897**, findet von **Abends 8 Uhr** an, in den Sälen des Hotels „Faber" hier die diesjährige **Weihnachtsfeier** mit Gabenverloosung und nachfolgender Tanzunterhaltung statt. Die verehrlichen Mitglieder mit Familienangehörigen, sowie die die Nachbarbezirke werden hierzu freundlichst eingeladen.

Crailsheim, den 21. Dezember 1896.

Der Vorstand: Beck.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirk Heidelberg.

Unser Bezirksverein hält am Samstag, den 2. Januar k. J. im großen Saale der Harmoniegesellschaft hier seine **Weihnachtsfeier** ab. Beginn derselben um 8 Uhr Abends. Es finden musikalische, gesangliche und Theater-Aufführungen, Gabenverloosung und Tanzunterhaltung statt.

Die Herren Mitglieder nebst Angehörigen, sowie die Herren Kollegen der übrigen Bezirksvereine werden dazu freundlichst eingeladen.

Heidelberg, 20. Dezember 1896. **Der 1. Vorsitzende.** Junghans.

Bezirksverein Karlsruhe.

Sonntag, den 27. ds. Mts., Nachmittags ab 4 Uhr findet im unteren Saale des „Café Nowack" unsere **Weihnachtsfeier** statt, zu der sämmtliche Herren Kollegen mit Angehörigen freundlichst eingeladen sind. Programm wie letztes Jahr: zuerst Bescheerung der Kinder, sodann Unterhaltung mit Tanz. — Zahlreiche Betheiligung erwünscht.

Karlsruhe, 13. Dezember 1896. **Der 1. Vorsitzende.** Haefner.

Briefkasten.

P. in H. Die Klage, daß die Vereinszeitung durch die Vereinsorgane hier und da eine verspätete Aushändigung an die abonnirenden Mitglieder erfährt, kommt leider immer öfter an uns. Daß hierdurch eine Benachtheiligung des Interesses am Lesen des Blattes eintritt, ist ganz selbstverständlich. Wir können nur wünschen, daß das im neuen Jahre besser wird; andernfalls muß ein Weg gesucht werden, auf dem diese Verzögerungen ausgeschlossen sind. — **O. Z.** In vorliegender Nummer! — Die Kautions-Angelegenheit stellen Sie mit Recht als eine wichtige Verbandsaufgabe hin, die nicht ruhen darf. Thatsächlich wird u. W. dieselbe vom Verband auch ernstlich behandelt. Eine endgiltige Lösung läßt sich nur nicht, insoweit es sich nicht um Darlehen aus den Vereinskassen handelt, so schnell herbeiführen. — Dank und Gruß. — **Th. 10.** Der neue Etat für die preußische Eisenbahn-Verwaltung wird ja nun bald bekannt werden, so daß Ihre Ungeduld, ihn kennen zu lernen, ehestens befriedigt sein wird. Hoffen wir, daß die Aufbesserungen allen berechtigten Wünschen entsprechen werden. — **Fr.** Sie bemerken, in unserem Blatte stehe „zu viel Süddeutsches", während doch „Preußisches" noch mehr zu erwarten sei. Mit Verlaub: das stimmt nicht. Wir haben zwar unser Blatt noch nicht auf den Partikularismus hin anzusehen, aber jeder denkende Kollege wird doch zugeben, daß gerade durch das Bekanntwerden mit den Verhältnissen im ganzen lieben deutschen Vaterlande bedeutsame Anregungen zur Weiterentwickelung gegeben werden. Leichter ist es ja in Partikularismus aufzugehen und noch leichter womöglich nur Sonderpolitik für eine Dienstklasse zu treiben; ob aber auch für die Dauer fruchtbarer? Die Vogelstraußpolitik ist noch nie die beste gewesen, das sollten auch gerade die preußischen Kollegen, insoweit sie etwa so denken wie Sie, recht gründlich beachten. Ueberdies ist uns noch stets eine jede Einsendung, sie komme aus Nord oder Süd, gleich lieb gewesen.

Ein frohes, glückliches Neujahr wünscht allen lieben Lesern und Freunden von Herzen die Schriftleitung.

Vermerke der Geschäftsstelle.

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt der Firma **Ludwig Böcker, Braunschweig** bei, auf den wir unsere Leser besonders hinweisen.

Die in diesem Blatte inserirenden Firmen empfehlen wir der gefl. Beachtung unserer geehrten Leser.

Anzeigen.

Bei Aufgabe von Bestellungen wolle man sich gefl. auf die „Deutschen Verkehrs-Blätter" beziehen.

Pianinos von 440 Mk. an. **Flügel.** 10jährige Garantie.

EMMER-

Harmoniums von 90 Mk. an. Abzahlung gestattet. Bei Baarzahlg. Rab. u. Freisdg.

W. Emmer, Berlin C., **Seydelstr. 20.** Pianoforte- und Harmonium-Fabrikant.

Rhein- u. Moselwein
per Liter Mk. 0.50, 0.60 und höher. Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 3.60 franko.

Rothwein
per Liter Mk. 0.70, 0.80 und höher. Probefäßchen à 4 Ltr. Mk. 4.— franko.

Aepfelwein
per Liter Mk. 0.25. Probefäßchen à 4 Liter Mk. 1.80 franko. Garantie für Reinheit.

Sülzer's Weinhandlung,
Horchheim a. Rh.

A. Vielhauer's
streng **reelles**
Leinen-Versand-Haus
und Leinen-Hand-Weberei
Landeshut 9 in Schlesien
fabriziert und versendet **nur gediegendste** und **dauerhafteste** Leinen-Gewebe zu Leib-, Bett-, Haus-, Küchen- und Tisch-Wäsche. Bedienung **streng reell** und **fabelhaft billig.** Prima weiß garnig Wäschetuch oder Leinen für 0.35, 0.40, 0.45, 0.50, 0.55, 0.65, 0.75 bis 7.70 Mk. per Meter je nach Qualität und Breite. Versand gegen Nachnahme. Qualitäts-Proben franco gegen franco. Bei größeren Aufträgen 5—10% **Rabatt.**
Nichtconvenierendes wird durchaus zurück verlangt. Preisliste **umsonst.**

Stations-Assistent
des Direktionsbez. Elberfeld wünscht mit Kollegen des Direktionsbezirks Hannover zu **tauschen.** Zu sofortiger Anstellung bietet sich hierdurch für ältere Diätare Gelegenheit.
Angebote unter **E. F. 24** an die Expedition ds. Bl. erbeten.

Technikum Altenburg
S.-A.
Höhere und mittlere Lehranstalt für **Maschinenbau, Elektrotechnik u. Chemie. Elektrotechnisches und chemisches Praktikum.**
Semester-Beginn Mitte April u. Oktober und des unentgeltlichen Vorbereitungskursus Mitte März u. September. Programme kostenfrei durch die **Direktion.**

Viel Vergnügen
(auch guten Nebenverdienst!) bereiten unsere tausendfach als **vorzüglich anerkannten photograph. Apparate: Stativ-Apparat „Gloria"** } **à 10 Mk.**
Hand-Apparat „Triumph" }
mit Lehrbuch, Platten, Einrichtung zu **Momentaufnahmen** 2c. Jeder kann ohne Vorkenntnisse **prächtige scharfe Bilder** fertigen. **Kein Spielzeug!!** Prospekt mit Gutachten und Probebild umsonst. Illustr. Preisbuch über photogr. Apparate, Utensilien 2c. 20 Pfg. **Burckhardt & Diener, Hohenstein 60,** Sachsen.

Weiss- und Rothweine
(eigenes Wachsthum)
Weißwein per Liter 50, 60, 70 Pfg. und höher,
Rothwein per Liter 70, 80, 90 Pfg. und 1 Mk.
Genfingen bei Bingen.
Boos,
Stations-Verwalter.

Kautionen
und **Kautionsdarlehne** schleunigst u. direkt. **Carl Sohst,**
Berlin SW. 19, Kommandantenstr. 82 I.

Weine
eigenen Wachsthums zum Preise von 50—100 Pfg. pro Liter empfiehlt
Revisor Zatzmann,
Nierstein a. Rh.

Digitized by Google

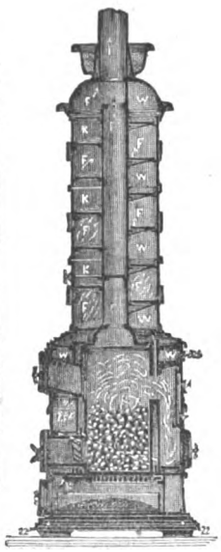
Circulir- und Spiralofen

„Victoria"

auf Dauerbrand eingerichtet

für grosse Räume, wie Werkstätten, Wartesäle, Turnhallen, Lokomotiv-Schuppen etc. auch in glatt.

Billigste Heizung.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Geringer Kohlenverbrauch.
Durchdringende Lufteirculation und Fussbodenwärme.



Die Victoria-Oefen werden in 5 Grössen hergestellt und erhöht die grösste Nummer die Temperatur eines Raumes von 3200 Cubikmeter um 10° Cels.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei
Leipzig-Plagwitz, 24.

Sieg der deutschen Arbeit!

Einen grossen Erfolg haben wir mit unsern hocharmigen Familien-Nähmaschinen errungen, der Absatz derselben hat sich **seit Jahresfrist mehr als verdoppelt.** Es ist uns gelungen infolge der streng reellen Fabrikation selbst nach **Amerika grosse Bestellungen** auszuführen und auch dort der Konkurrenz gegenüber festen Fuss zu fassen. Wir verkaufen direkt aus der Fabrik unsere

Deutsche Familien-Nähmaschine „Germania" mit 50 Mk.

Beste Deutsche Familien-Nähmaschine „Berolina" mit 60 Mk.

Original-Germania-Wringmaschinen 18,50 Mk. Germania-Waschmaschinen 40 Mk. — Hansa-Wäscherollen 50 Mk.

Vorzüge unserer Fabrikate:

Grösste Leistungsfähigkeit bei soliden Preisen. — Garantie 3 Jahre. — Probezeit 14 Tage.

Preisliste und Anerkennungen auf Wunsch.

Hammann & Funke, Nähmaschinenfabrik,

Berlin, Thurmstrasse 73.

Lieferanten für die Mitglieder des Deutschen Offizier-Vereins, des Deutschen Beamten-Vereins, des Post-Spar- und Vorschuss-Vereins Berlin, des Verbandes deutscher Post- und Telegraphen-Assistenten, verschiedener deutscher Lehrer-, Krieger- etc. Vereine.

Uhren-Versand.

Specialität: **Silberne Präcisions-Ancre-Uhren.** Marke J.W.C.

System Glashütte	Mk.	48—60
Silberne Cylinder-Remontoir	„	14—22
Silberne Ancre-Remontoir	„	25—40
Silberne Damen-Remontoir	„	15—20
Goldene Cylinder-Remontoir für Herren von	„	35 an.
Goldene Cylinder-Remontoir für Damen „	„	22 an.

Regulateure 14 Tage Schlagwerk von Mk. 16 an, ca. 100 cm lang.
Regulateure 10 Tage Schlagwerk von Mk. 14 an, ca. 70—75 cm lang.
Beste **abgezogene** Qualität. Garantie 2 Jahre. Gegen Nachnahme.

W. H. Stöhr, Uhrmacher, Schwarzenbach a. S.

Symphonion-Musikwerk

selbstspielend, 40 Töne, herrliche Stahlkamm-Musik, Hebelaufzug, feinpolirtes Gehäuse mit Goldverzierung, Größe ca. 20×18×12 Ctm., versende mit 5 Stahlnotenscheiben incl. Kiste ab hier für nur **M. 16,50** Nachnahme; jede fernere Notenscheibe 33 Pfg. Dasselbe Instrument, zum Drehen, etwas kleiner nur **M. 11,50.** Illustrirter Katalog mit tausenden von Musik-Instrumenten aller Art franco gegen 30 Pfg. in Marken, die bei Bestellung rückvergütet werden.

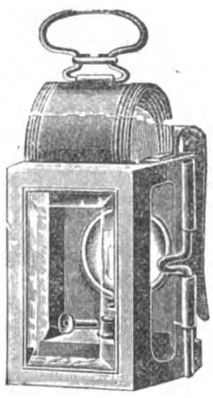
Richard Kox, Musikw.-Export, **Duisburg a. Rh.**

Damenkleiderstoffe

Jede Art
in besonders großer Auswahl
von 40 Pfg. bis 15 Mk. d. Meter.

Proben u. Aufträge v. 15 ℳ an, franco.
sowie reichillustr. Catalog

Versandhaus **Gebrüder Körner, Berlin C. 47,**
F. in Altenburg, S.-A. **Münzstr. 7.**
Mitgliedern des D. E.-V.-V's bei Bestellungen 5% Rabatt.



Die besten Schaffnerlaternen mit extra gutem Bronner u. vernickelter Blende Stück 1,50 Mark. Dieselben mit rein Nickelblende Stück 2,— Mk. Von 5 Stück an franko.

F. A. G. Voss,
Harburg a. d. Elbe.

Einbanddecken

für die

Deutschen Verkehrs-Blätter

in vorzüglicher Ausstattung, brauner oder dunkelgrüner Kalikolleberzug mit reichem Schwarz- und Golddruck, sind billigst zum Preise von **1,25 Mark** zu beziehen von der Geschäftsstelle der Verkehrs-Blätter, Leipzig, Dörrienstraße 3. (Der Betrag kann in Briefmarken eingesandt werden und erfolgt portofreie Zustellung.)

Solinger Messer u. Gabeln

No. 385

5 Nieten, Griff schwarz, Klinge fein poliert.
12 Stück einz. Messer Mk. 3.50
12 Stück „ Gabeln „ 3.90
1/2 oder 1/4 Dtz. gebe zu Dutzendpreisen ab.
Versand gegen Nachnahme oder Vorhereinsendung des Betrages.
Umtausch gestattet.

Julius Braun Ww.,
Stahlwaaren-Fabrik,
Solingen.
Musterpaar versende gegen Einsendung von 80 Pf. franco.
Illustr. Haupt-Katalog m. Bez. auf d. Bl. umsonst u. frei.

Rohmaterial aus eigenem Bergwerk.
Dampfschlämmerei mit 80 Pferdekräften.

Globus-Putz-Extract

ist die

Krone aller Putzmittel,

erzeugt den schönsten, anhaltenden Glanz, greift das Metall nicht an, schmiert nicht wie Putzpomade!

Laut den Gutachten von 3 gerichtlich vereideten Chemikern ist

Globus-Putz-Extract

unübertroffen in **seinen vorzüglichen Eigenschaften!**

Fritz Schulz jun., Leipzig.

Bemusterte Offerten gratis und franko!

Kautionen u. Kautionsdarlehne

schleunigst und billiger wie jede Kautions-Gesellschaft
Ad. von Quillfeldt,
Berlin W., Französische Str. 24.

Kautions-Darlehne

in voller Höhe, sowie Neukautionen, mit und ohne Amortisation. Erledigung schnell u. kostenfrei. Vorschüsse sofort. **W. Wilke,** Direktor, **Berlin,** Kurfürstenstr. 24.

Aufseher,

gleichviel welchen Bezirks, die mit Assistenten II. Kl. einer schön. Station d. Bez. Dr.-M. zu tauschen ges. sind, wollen Off. unter **A. B. 15** ges. an die Exped. d. Bl. abgeben.

Digitized by Google

Carl Kuhn & Co.
Marienstrasse 37 Stuttgart
empfehlen höflichst ihre
vorzügliche sog. Aluminium-Feder
Nr. 530 in EF, F, M u. B Spitze.

Beliebteste Façon. Unübertroffene Qualität. Mässiger Preis.
In allen besseren Papierhandlungen zu haben.

Dienstkautionen
ohne den Abschluss einer Lebensversicherung

stellt bis zu **18000 Mk.** unter den **günstigsten** Bedingungen in **kürzester** Frist der **Preußische Beamten-Verein.**

Zu zahlen sind: **jährlich 5% Zinsen** und ein einmaliger Beitrag von 4% zum Kautionsfonds. Dabei werden aber die Zinsen der hinterlegten Werthpapiere in Abzug gebracht, sodaß bei 3½ prozentigen Papieren das **Entgelt für die Kautionsleistung nur 1½% beträgt.** Wer den Beitrag zum Kautionsfonds nicht auf einmal zahlen will, hat einmal 1% und 7 Jahre lang den gleichen Satz an diesen Fonds zu entrichten.

Wird eine Lebensversicherungs-Police des Vereins mit verpfändet, dann ermäßigt sich der einmalige Beitrag zum Kautionsfonds von 4% auf 3%, oder es sind an Stelle des einmaligen Beitrages nur 6 Jahre lang 1% Beitrag zu leisten.

Die **Erste Berliner Kautionsgesellschaft,** welche nur 3prozentige Werthpapiere als Kaution hinterlegt, erhebt **jährlich 6½% Zinsen** und eine einmalige Abschlußprovision von 1½%. Dabei werden die Zinsen der hinterlegten Papiere in Abzug gebracht, sodaß außer der Abschlußprovision das **Entgelt für die Kautionsleistung noch 3½%** beträgt.

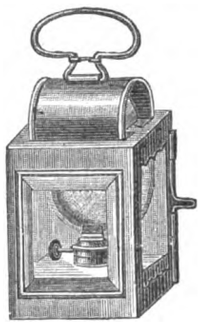
Der Preußische Beamten-Verein giebt auf bereits **hinterlegte Kautionen** Darlehen zu denselben Bedingungen wie bei **Neubestellung** von Kautionen. Nähere Auskunft ertheilt kostenfrei die

Direktion des Preussischen Beamten-Vereins in Hannover.

Die allerbeste Schaffner-Laterne!

Der Brenner ist mit einer Bremse versehen, daher kein Retourgehen des Dochtes möglich.

Neuerung bei dieser Blende ist, daß sie durch einen Druck von hinten sehr bequem herauszunehmen und einzusetzen ist.



Die ganze Rückwand der Laterne ist mit einer □ Reiz-Nickel-Blende versehen. a Stück Mk. 1.50. Von 6 Stück an franco.

Otto Junghans,
Blechwaarenfabrik
Beierfeld i. S.

Achtung! Mit wenigen Regeln und 40 Schriftzeichen schreiben selbst **Damen und Schüler** nunmehr über 300 Silben per Minute; **übertreffen** gewöhnliche Schrift um das Zehnfache, **Stenographie** um 331/3 pCt. **an Kürze.** Die preuss. Lehrerzeitung schreibt:

Schnell-Stenographie!

„Sie wird den Sieg davontragen; wer eine Schnellschrift lernen will, der lerne nur diese!" **Den neuesten Lehrgang z. Selbstunterricht** in wenigen Stunden versendet gegen 1 Mk. 5 Pf. franco der **Erfinder:**

August Lehmann,
Berlin SW. 47, Möckernstr. 112, H. r. I.

„Bahn frei"
Festmarsch zum V. Verbandstage in Wien.

Dem Oesterr. Eisenbahn-Beamten-Verein gewidmet v. **Othmar Schimke.** Für Pianoforte zu 2 Händen. Gegen Einsendung von 35 Pfg. in Briefmarken portofrei zu beziehen von der **Geschäftsst. d. D. Verkehrs-Blätter.**

Nur das Gute bricht sich Bahn.

Da der überseeische Tabak bedeutend **feiner** und **wohlschmeckender** ist, wie der inländische, so fabriziert die **Deutsche Konkurrenz-Cigarr.-Fabrik und Tabakschneiderei v. H. Kersken** in **Orsoy** a. d. holl. Grenze im Gegensatz zu den meisten Fabriken einzig u. allein in nur überseeischen Tabaken. Tausende von Anerkennungsschreiben sind mir von Herren aller Stände zugegangen. Beliebte Marken sind: **Merida Mk. 35,50, Oraculo Mk. 38, Waidmannsheil Mk. 45, Presa Mk. 50, Ponce Mk. 55, Delgado Mk. 60, Sitio Mk. 62, Carilla Mk. 70, Unser Fritz Mk. 80.**

Zur Probe empfehle:

Sortim. No.	1	2	3	4	5	6
pr. 100 St.	3.65	4.70	5.60	7.05	10.—	5.20

Rauchtabak pro Pfund:

Grobschn.	AI	AII	A	B	C	D	E
	0.60	0.80	1	1.20	1.40	1.80	2.20

Feinschn. No.	1	2	3	4	5
	0.70	1.10	1.85	1.50	2.10

Rippentabak pro Pfd. 45 Pf.

Versand an Herren, deren Stellung Bürgschaft bietet, ohne Nachnahme. 5/10 resp. 9 Pfd. franko.

Garantie: Zurücknahme.

August Roth,
Hagen in W.,
Kgl. Hof-Pianoforte-Fabrikant
empfiehlt seine
Flügel, Pianinos und Harmoniums,
welche sich durch **Tonschönheit, gedieg. Ausstattung u. Billigkeit auszeichnen.** Ratenzahl. gestattet. Gebrauchte Instrum. werden in Zahlung genommen. Franko-Lieferung. Kataloge gratis u. franko.

Die Herren Beamten haben Vorzugspreise u. -Bedingungen.

Gute Weine.

Weine im Fass v. **25** Liter an.
Rheinweine zu 50, 60, 75, 85, 90Pf. u. h.,
Moselweine zu 55, 60, 70, 80, 90Pf. u. h.,
Rotweine zu 80, 95, 115, 135 Pf. u. höh. das Liter. — Flaschenweine bis zu 10.₰ in jeder Preislage von 12 Flaschen an. 12 Probe-Fl. in 3 od. 6 Sort. incl. Glas u. Pack. zu 11, 13, 16, 18.₰ u. höher.
C. Kistermann, Honnef a. Rh.

Neu! Gegründet 1884. Neu!

Grösstes und ältestes **Geschäft am Platze.**

Deutsche Reichsuhr,
mit Adler versehen,

genau wie nebenstehende Abbildung, für jedes Zimmer passend, prachtvolle Ausstattung, 30 Stunden gehend, in Gold- oder Silber-Bronze. Höhe 20 cm. **Preis nur 5 Mark.**

Nebenstehende **Remontoir-Herren-Taschenuhren** mit brillanter Kette **nur 4½ Mark.**

Umtausch gestattet.
Eigene Reparatur-Werkstatt.
Versand gegen Nachnahme.

Carl Kohlhage
Uhrmacher, Uhrenfabriklager
Neuenrade (Westfalen).

Bitte, sind Sie so gut und schicken Sie mir auch so eine **Remontoir-Herren-Taschenuhr,** pro Stück **4½ Mark.** Mein Kamerad dankt Ihnen sehr für die gute Uhr und schnelle Sendung.

Metterzimmern bei Bietigheim (Württemberg).

Chr. Bentz.

Anzugstoffe

Für 4,50 Mark
3 Meter fein Cheviot
Für 9 Mark
3 Meter Ia. Cheviot
Für 15 Mark
3 Meter hochfein. Kammgarn
Für 10 Mark
2 Meter hochfein. Paletotstoff
empfehle bis zu den besten und theuersten Qualitäten.

Julius Körner & Co.
Pegau i. S. 35.

Großartige Mustercollection aller Qualitäten sofort franco.

Darlehne

auf bereits gestellte Kautionen und **Kautionen.** Ohne vorherige Kosten.
F. Schmidt, Berlin W., Culmstr. 24.

Digitized by Google

Ehrenpreis Berlin 1896.

Ernst Vogdt,

Juwelier,

Uhren-, Gold- u. Silberwaren-Versand,

Fabrikation mit Elektromotoren-Betrieb.

Breslau Ohlauerstr. 45b und 44,

Illustrirten Hauptcatalog

mit ca. **2000** Abbildungen, unentbehrlicher Ratgeber bei Einkäufen von **Fest- und Gelegenheitsgeschenken**, sowie Bedarfsartikeln, versende gratis und franko bei Bezugnahme auf diese Zeitung.

Preisgekrönt mit nur hohen Preisen, Ehrenpreis, goldenen und silbernen Medaillen. Tausende von Anerkennungen aus allen Kreisen für reellste und beste Bedienung.

Den festangestellten Herren Beamten gewähre auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen **ohne** Erhöhung meiner Cassapreise. Scheinbar billiger Einkauf durch Rabattgewährung ist bei mir nicht eingeführt.

In allen Beamtenkreisen auf's Beste empfohlen.

Schutz-Marke. Nr. 11397.

Die rühmlichst bekannte Firma

M. Jacobsohn, Berlin N.

Linienstr. 126, nahe d. Grossen Friedrichstr., bekannt durch Lieferung an Mitglieder von **Lehrer-, Krieger-, Post-, Militär- und Beamten-Vereine**, versendet die hocharmige Familien-Nähmaschine, verbesserte Konstruktion, zur Schneiderei und Hausarbeit, mit Verschlußkasten, Fußbetrieb f. **50 Mk. 4wöchentliche Probezeit; 5jährige Garantie.** Wasch-, Wring- und Rollmaschinen zu billigen Preisen. Maschinen, die in der Probezeit nicht konveniren, nehme unbeanstandet auf meine Kosten und Gefahr zurück. **Militaria-Fahrräder**, Tangentspeichen, Pneumaticreifen, 175 **Mk.**, **1 Jahr Garantie.** Cataloge gratis u. franco. Vereinsmitgliedern wird Rabatt bewilligt.

Die

Erste Berliner Kautions-Gesellschaft

Aktien-Gesellschaft

Berlin W. 8, Französischestrasse 15

stellt u. übernimmt **Amts- u. Dienst-Kautionen ohne Bürgschaft oder Lebensversicherung:** in 3 und 3½% Effekten nach Wunsch. Günstigste u. coulanteste Bedingung. **Erledigung schleunigst, meist umgehend!**

Prospekte und Auskünfte bereitwilligst und kostenfrei durch die Direktion.

Musik

Unseren geehrten Lesern empfehlen wir die Instrumenten-Fabrik von **F. Aug. Burkhardt Apolda i. Thür.** als eine sehr reelle und billige Bezugsquelle für alle existirenden Musik-Instrumente, Musikwerke und Musikalien. Man verlange neuesten Preis-Catalog gratis.

J. Holzwarth

Tuch- und Maassgeschäft

Uniformen, Beamten- und Militäreffekten

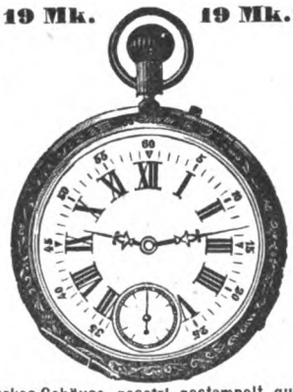
Karlsruhe i. B. — Zähringerstr. 112.

Beste Referenzen aus Beamtenkreisen.

Lieferant der Gr. bad. Staatseisenbahn-Uniformen.

Silberne Remontoir-Uhr

19 Mk. 19 Mk.



Starkes Gehäuse, gesetzl. gestempelt, gutes Werk. 6 Steine, schriftl. Garantie **3 Jahre**

Billigste u. beste Bezugsquelle für gold. u. silb. Damen- u. Herren-Uhren, Regulateure, Wand- u. Stutzuhren, auch für alle Sorten von **massiven, gediegenen Ringen**, goldenen, silbernen u. echt Gold-doublé-Schmucksachen, Brillen, Pincenez etc. Nichtconvenirendes wird binnen drei Tagen nach **Empfang** umgetauscht oder zurückgenommen. Illustrirtes Preisverzeichniss gratis und franco. **Auf Wunsch leichte Zahlungsbedingungen.**

Altes Gold und Silber wird zu Tagespreisen in Zahlung genommen.

Paul Marcuse,

Uhren-, Gold- und Silberwaaren, Fabrik-Versand.

Breslau, Schwert-Strasse 6.

Reparatur-Werkst. f. Uhren, Goldwaaren etc.

Brief-Adresse: **Paul Marcuse**, Uhren- und Goldwaaren-Versand. **Breslau**, Schwert-Strasse 6.

Telegramm-Adresse: **Paul Marcuse, Breslau.**

Reiner, guter Wein.

Rheinwein von 70 Pfg. } an per Liter
Mosel . . von 75 Pfg. } im Faß von
Rothwein von 95 Pfg. } 25 Liter an.
f. Flaschenwein von 115 Pfg. an mit Kiste u. s. w. Preisliste franco.

Gustav Herrmann,

Weinhandlung, **Rüdesheim a. Rh.**

Die **Vertrags-Firma** der **K. Sächs.** und der **Reichseisenbahn-Beamten:**

Eginhard Lippold,

Dresden-A.

empfiehlt ihre anerkannt vorzüglichen Fabrikate:

Reine Cacaopulver
Reine Chocoladen in Tafeln
Reine Chocoladen gemahlen
Chocoladenmehle
Cacaothee, und ferner
Chinesische Thees

zu Vereins-Vorzugspreisen.

Weisswein

eigenes Wachsthum, flaschenreif, empfiehlt unter Garantie absoluter Reinheit in Fäßchen von 25 Liter an per Liter 55—80 Pfg.

Joh. Hacker, Stationsvorsteher.

Armsheim, Rheinhessen.

Gut. Praktisch. Elegant. Billig.

Adlerpfeife

(System Berghaus)

D. R. G. M. 3 Modelle.

Rohr 2mm weit gebohrt. Spitze 6mm. Alle Längen und Holzarten.

Vortheile:

Höchste Reinlichkeit, guter Geschmack, gesundestes Rauchen, ärztlich bestätigt.

Brillante Atteste. Goldene Medaille Münster 1896.

Prospecte gratis und franco.

E. Krumme & Cie.

Adlerpfeifenfabrik

Mod. III Mod. II. Gummersbach Rhld.

Billigste Bezugsquelle

für

Teppiche!!
Portièren!!
Gardinen!!
Steppdecken!!

in größter Auswahl!

Emil Lefèvre,

Berlin S., Oranienstr. 158.

Grösstes Teppichhaus Berlins.

Prachtkatalog

mit **buntfarbigen Teppich-Illustrationen**, sowie circa 200 Gardinen- u. Portièren-Abbildungen in künstlerischer Ausführung auf Wunsch gratis und franko. **Offiziers- u. Beamten-Vereinen Rabatt. Versand gewissenhaft unter Nachnahme.**

Inhalt: Zur gefl. Beachtung. — Preisausschreiben. — Die Arbeitszeit der englischen Eisenbahnbediensteten. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Zur Kautionsfrage. — Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrs-Beamten. — Betrieb, Verwaltung und Bau. — Prüfungswesen. — Vereinswesen. — Vermischtes. — Literarisches. — Patentliste. — Vereins-Nachrichten. — Vereins-Bekanntmachungen und Einladungen. — Briefkasten. — Vermerke der Geschäftsstelle. — Anzeigen.

Verantwortliche Schriftleitung und Verlag von R. Krause in Leipzig, Dörrienstraße 3. — Druck von Grübel & Sommerlatte in Leipzig

Diese Nummer umfaßt 16 Seiten. Hierzu eine Sonder-Beilage.

Digitized by Google

Zu Nr. 51. Leipzig, den 17. Dezember 1896. XII. Jahrgang.

Vereins-Nachrichten.

Beiblatt zur Fachzeitschrift

„Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung."

Organ des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine.

Vereinsblatt des Deutschen Eisenbahn-Beamten-Vereins zu Hannover und der Landesvereine der Kgl. Sächsischen, Kgl. Württembergischen, Großh. Badischen Staats- und der Reichs-Eisenbahn-Beamten (Elsaß-Lothr.), sowie des Hessischen Eisenbahn-Beamten-Vereins.

Die „Vereins-Nachrichten" erscheinen je nach Bedarf. Vereins-Bekanntmachungen und -Einladungen werden, wenn sie wegen Dringlichkeit nicht in diesem Theile untergebracht werden können, rechtzeitig im Anzeigentheile des Hauptblattes veröffentlicht. — Alle für die Nummer von derselben Woche bestimmten Einsendungen werden bis spätestens Dienstag Vormittag an die Schriftleitung, Leipzig, Törrienstraße 3, erbeten.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Ortsbezirk Berlin.

Am Montag, den 2. November d. J. fand in den „Viktoria-Sälen", Leipzigerstraße 134, die diesjährige General-Versammlung statt.

Der Vorsitzende eröffnete mit einer kurzen Begrüßung um 9 Uhr die Sitzung und begann der Tagesordnung gemäß mit Erstattung des Jahresberichtes. Im Anschluß hieran theilte er mit, daß es leider dem Vorstande nicht möglich gewesen, Rechnung zu legen, da der Kassenabschluß von dem derzeitigen Kassirer nicht rechtzeitig zur Vorlage gebracht bezw. fertiggestellt worden sei.

Die Herren Matthies-Ludwigsfelde, Herzog und Bethge-Berlin sprechen ihr Befremden hierüber aus und machen dem Vorstande den Vorhalt, daß derselbe nicht für pünktliche Rechnungslegung gesorgt habe. — Hierauf erklärt der Vorsitzende, daß er wiederholt den Kassirer aufgefordert habe, den Abschluß vorzulegen, jedoch sei dies ohne Erfolg gewesen. Stations-Verwalter Bethge bestätigte, daß der Kassirer allerdings wiederholt aufgefordert worden sei; er selbst habe um Vorlage der Bücher ersucht, um eine Revision vorzunehmen. Die Bücher seien ihm zwar vorgelegt worden, doch habe sich aus denselben nichts feststellen lassen, da dieselben nicht übersichtlich geführt wurden. Er halte es für unbedingt nothwendig, daß die Kassenführung durch besondere Bestimmungen, welche von einer Kommission auszuarbeiten seien, vorgeschrieben werde. Nur hierdurch lasse sich eine geordnete Kassenführung und Rechnungslegung erzielen. Herr Brunner-Berlin beantragte hierauf, den Kassirer aufzufordern, daß er den Kassenabschluß sofort vorzulegen habe, und hielt es für zweckmäßig, wenn zur Revision und Sichtung der Bücher eine besondere Kommission gewählt werde. Herr Stations-Vorsteher Herzog unterstützte den Antrag und bat, die einzelnen Mitglieder der Kommission sofort zu wählen, worauf auf Vorschlag des Vorsitzenden die Herren Bethge, Dehnicke, Hutloff, Richter und Rieck zu Mitgliedern der Rechnungsprüfungskommission gewählt wurden.

Im Weiteren theilte der Vorsitzende mit, daß der Schatzmeister, Stations-Assistent Tornau, und der stellvertretende Schatzmeister, Stations-Assistent Müller ihr Amt niedergelegt haben. Es wurden hierauf die Herren Stations-Assistent Rieck, Lehrter Bahnhof, zum Schatzmeister und Stations-Diätar Hutloff, Anhalter Bahnhof, zum stellvertr. Schatzmeister gewählt.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung: „Petition an den Bundesrath um Abänderung des Strafvollzuges an wegen Eisenbahntransportgefährdung verurtheilten Eisenbahnbeamten" theilte der Vorsitzende mit, daß die Bittschrift Deutscher Eisenbahn-Beamten-Vereine zur Justiznovelle wegen Abänderung des Strafvollzuges fertiggestellt sei und den gesetzgebenden Körperschaften überreicht werden würde*). Herr Lokomotivführer Richter theilte mit, daß der Lokomotivführer-Verein die Sache auch bereits in die Hand genommen habe.

Zu Punkt 3: „Was haben wir gegenüber dem von sozialdemokratischer Seite erlassenen Aufruf an alle Eisenbahn-Bediensteten Deutschlands zu thun?" verliest der Vorsitzende einen Aufruf der sozialdemokratischen Presse über Verbesserung der finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnbeamten. Er knüpft hieran die Mahnung, den von der Sozialdemokratie angedeuteten Weg nicht zu betreten, sondern treu zu Kaiser und Reich zu halten und jederzeit unseres Eides eingedenk zu sein.

Herr Betriebswerkmeister Brunner schließt sich den Ausführungen des Vorsitzenden an und ist der Meinung, daß es Pflicht jedes einzelnen Beamten sei, sich mit Entrüstung von der Sozialdemokratie abzuwenden.

Der Vorsitzende brachte hierauf ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser aus, in welches die Versammlung begeistert einstimmte.

Punkt 4 ist durch die unter 1 bereits erfolgte Neuwahl des Schatzmeisters und dessen Stellvertreters erledigt.

Zu Punkt 5: „Neuwahl von Vertrauensmännern" theilt der Vorsitzende mit, daß es nothwendig geworden sei, einzelne Vertrauensmännerbezirke ihrer großen Ausdehnung wegen zu theilen. Es seien dieserhalb mit den betreffenden Kollegen bereits Unterhandlungen gepflogen und würden nähere Mittheilungen über die Neueintheilung durch die Vereinszeitung gemacht werden.

Zum Schluß machte der Vorsitzende die nächsten noch zu haltenden wissenschaftlichen Vorträge bekannt. — Fr.

*) Ist inzwischen geschehen. Da aber die Justiznovelle gescheitert ist, wird eine anderweite Gelegenheit ergriffen werden müssen, um das Ziel zu erreichen. S. hierüber an anderer Stelle. D. Schriftl.

Ortsbezirk Berlin.

Am Sonntag, den 13. d. Mts. fand in den Viktoriasälen, Leipzigerstraße 134, der dritte Wintervortrag statt. Der Vorsitzende ertheilte nach Begrüßung der zahlreichen Versammlung — auch aus Frankfurt a. O. und Guben waren Kollegen erschienen — um 4 Uhr Nachm. dem Referenten Herrn Syndikus Dr. Heinr. Fränkel das Wort zu dessen Vortrage über das Thema: „Der Einfluß der Eisenbahnen auf die wirthschaftliche Entwicklung und Gruppirung der Bevölkerung".

In fesselndster Weise nahm der Vortragende die Aufmerksamkeit der Zuhörer in Anspruch, indem er ihnen eine Reihe verkehrswirthschaftlicher Ergebnisse und Gesetze in verschiedenen Ländern vorführte und einen weiten Ausblick auf die weitere Entwickelung des Eisenbahn-Verkehrs eröffnete. Da dieser außerordentlich bemerkenswerthe Vortrag auch für weitere Kreise von Nutzen sein dürfte, wird er demnächst möglichst vollständig im Vereinsorgan wiedergegeben werden, so daß wir uns weitere, doch immerhin nur beschränkte Mittheilungen hierüber ersparen können.

Reicher Beifall wurde dem Referenten gezollt und auch vom Vorsitzenden ausgesprochen. Die Versammelten erhoben sich zum Zeichen ihres Dankes von den Plätzen.

Der Punkt 2 der Tages-Ordnung befaßte sich mit der nachstehenden, einstimmig von der Versammlung angenommenen Resolution gegen die Zumuthungen der Sozialdemokratie. Dieselbe soll den Tagesblättern zum Abdruck mitgetheilt werden; sie lautet:

> „Die heute in den Viktoriasälen zu Berlin tagende Versammlung von Eisenbahnbeamten des Direktionsbezirks Berlin legt öffentlich Protest ein gegen die Bestrebungen sozialdemokratischer Blätter und Abgeordneten, ihre Partei als berufene oder beauftragte Vertretung der Interessen der Eisenbahnbeamten hinzustellen. Die Liebe und Verehrung für unser glorreiches Hohenzollernhaus und unseres jetzt regierenden Kaisers Majestät und das unerschütterliche Zutrauen zu den monarchischen Staatseinrichtungen unseres geliebten Vaterlandes und ihren von Sr. Majestät berufenen Vertretern trennen uns unüberbrückbar von der sozialdemokratischen Partei, von der wir eine selbstlose Wahrnehmung der Interessen königstreuer und vaterlandsliebender Beamten weder erhoffen noch erwarten."

In das vom Vorsitzenden ausgebrachte Hoch auf Se. Majestät den Kaiser stimmte die Versammlung begeistert ein. Es wurde darauf hingewiesen, daß bereits die Arbeiter der Königl. Eisenbahn-Direktion Halle erklärt haben, nichts mit der Sozialdemokratie gemein haben zu wollen, als diese gelegentlich einer Petition der ersteren um Lohnerhöhung auf die Arbeiter einzuwirken versucht hatte. Herr Dr. Fränkel ermahnt als Freund und Gönner des Vereins den letzteren, in seinen Bestrebungen, wie er sie bisher dargelegt und auch jetzt wieder der Sozialdemokratie gegenüber

Digitized by Google

von Neuem zu erkennen gegeben habe, treu zu beharren. Auf dem Boden der Gegenwart — ohne auf die Zukunfts-Phantastereien jener Agitatoren einzugehen, solle man bestehende Uebelstände zu beseitigen suchen. —

Der Vorsitzende gab hierauf Erläuterungen zu der Bittschrift zur Justiznovelle, indem er die Schreiben einiger auf Grund des § 316,2 (Transportgefährdung) zu Gefängnißstrafen verurtheilter Kollegen verlas. Er wies auf den inzwischen ergangenen und im Vereinsorgan mitgetheilten Ministerial-Erlaß hin, nach welchem Beamte mit Strafen unter 6 Wochen Gefängniß bei guter Führung eventuell begnadigt werden sollen.

Bezüglich des letzten Punktes der Tagesordnung — Rechnungslegung und Kassenbericht — gab der Vorsitzende zu der zu diesem Zwecke gewählten Fünfer-Commission, Herrn Stations-Verwalter Bethke, den Rechenschaftsbericht. Er schlug ein neues Rechnungsverfahren, welches jeder Zeit ein klares, deutliches Bild über die Kassengeschäfte geben solle, sowie ferner vor, die Vertrauensmänner möchten die für den Hauptverein in Hannover bestimmten Beiträge nicht an den Bezirks-Schatzmeister, sondern direkt nach Hannover abführen. Den Vorschlägen ward seitens der Versammlung zugestimmt und Herr Bethke beauftragt, das neue Verfahren einzuführen. Fr.

Verein der Reichseisenb.-Beamten in Els.-Lothringen.

Am 5. d. Mts. hielt der Bezirks-Verein Straßburg i. Els. sein zweites Stiftungsfest im großen Saale der Haupt-Restauration in der Orangerie. Als ob der heitere Frühling sein Reich schon begonnen, so herrlich grünte und blühte es in den weiten, mit Fahnen, Reichs-Wappen und Eisenbahn-Emblemen reich geschmückten Hallen. Und mitten aus dem duftenden Grün leuchtete die Büste des Schirmherrn des Deutschen Reiches.

Mit der bekannten Pünktlichkeit eines wohldisziplinirten Beamtenheeres füllte sich der Saal. Das Läutewerk gab sein Signal, die schrille Pfeife des Zugführers ertönte — und der Fest- und Vergnügungszug setzte sich in Bewegung. Erste Station: Die herrliche Freischütz-Ouverture von C. M. v. Weber, welche ihren ganzen Zauber auf die Anwesenden ausübte. Hierauf folgte der von Herrn Betriebs-Sekretär Föhlinger verfaßte und vorgetragene Prolog:

Ein frohes Fest hat uns zu kurzen Stunden
Im reichgeschmückten Saale heut' vereint,
Wo alles Schöne, was das Herz empfunden,
In herrlichster Erfüllung licht erscheint,
Und alle Blüthen, die wir einst gewunden
Im Stillen für so manchen fernen Freund,
Zum vollen, frischen Leben nun erblühen
Im Ehrenkranz zum Dank für treues Mühen.

Welch' schöner Sieg, welch' herrliches Gelingen
Winkt heute uns nach arbeitsschwerer Zeit!
So lasset unsern Dank den Männern bringen,
Die ihre letzte Kraft dem Werk geweiht,
Die unter mannigfachem Müh'n und Ringen
Kein Lohn, als nur die eigne That erfreut.
Sie mögen heut' mit echtem Stolz empfinden
Weit schönern Dank, als bloße Worte künden.

Denn was sie einst erstrebt mit heißem Sehnen:
„Ein einzig großer Bund und ein Beruf"
War nicht, wie jene eiteln Thoren rühmen,
Ein müssig Werk, das eine Laune schuf;
Nein, mochten auch die Wen'gen sie verhöhnen,
So nahmen Hunderte doch ernst den Ruf,
Und eh' das alte Jahr ins Grab gestiegen,
Wird ihre That in tausend Herzen siegen.

Das hehre Ziel, das sie zusammenführte,
Ist wahrlich jedes edeln Strebens werth:
Der Pflicht, dem Rechte und der Standeswürde
Sei eine heil'ge Freistatt hier gewährt,
Der Schwache trage leichter seine Bürde,
Ein Jeder sei als Bruder uns verehrt,
Und Einigkeit und sittlich hohes Streben
Erblühen hier zum vollen, frischen Leben.

Doch heute mag in seine Rechte treten
Das heitre Wechselspiel von Ernst und Scherz:
Ein wenig Kunst, Gesang und muntre Reden
Erobern leicht sich jedes frohe Herz.
Dies Allen, die wir heut' zu Gast gebeten,
Wenn sie die Schritte lenkten heimathwärts,
Mög' oftmals noch ein freundliches Gedenken
Sich wie ein Traum in ihre Seele senken.

In Abwesenheit des durch Dienst verhinderten Bezirks-Vorsitzenden, Herrn Stations-Assistent Fiek, übernahm der Landes-Verbands-Vorsitzende, Herr Stationskassen-Rendant Hörner, das Präsidium für den Abend und hieß in der Begrüßungsrede die zahlreich Erschienenen — man kann dieselben auf ca. 800—1000 schätzen — herzlich willkommen. Einen kräftigen Willkommengruß brachte auch der Chor von sangeskundigen Mitgliedern unter Leitung des Herrn-Eisenbahn-Sekretär Hölscher durch das bekannte Lied von Mücke „Gott grüße dich", welches, vortrefflich vorgetragen, reichen Beifall einbrachte. Nach der folgenden Musiknummer „Fantasie aus Tannhäuser" hielt Herr Hörner die Festrede. Er entwickelte in derselben in kurzen Zügen die Lebensgeschichte des gastgebenden Vereins von seiner Gründung bis zum heutigen Tage, stellte dar, wie er sich aus geringen Anfängen in kurzer Zeit zu der stattlichen Mitgliederzahl von 1022 emporgearbeitet habe, auf welch' starken Fundamenten er aufgebaut sei, legte alsdann den Anwesenden noch einmal die Ziele und Zwecke des Vereins nahe mit der Variation auf die herrlichen Worte Schillers aus „Die Künstler:"

„Des Standes Würde ist in eure Hand gegeben,
Bewahret sie!
Sie sinkt mit euch, mit euch wird sie sich heben!"

Lauter Beifall unterbrach den Redner. Auf die zweite Bedeutung des Festes, 25jähriges Jubiläum der Reichseisenbahnen näher eingehend, leitete der Festredner den Schluß ein mit dem Kaiserwort: „Wir stehen im Zeichen des Verkehrs," knüpfte daran die Ansicht, daß die Gunst Sr. Majestät gewiß in erster Linie dem Eisenbahn-Verkehr gelte. Das auf den deutschen Kaiser ausgebrachte Hoch wurde begeistert aufgenommen und stehend alsdann die Kaiserhymne gesungen. Die heiteren Weisen der Berliner Frauen und das von Herrn Hörner gedichtete, mit großer Begeisterung gesungene „Allgemeine Lied" schlossen den 1. Theil des Programms.

Der zweite Theil wurde durch das schwermüthige Polnische Lied von Burow eingeleitet, worauf Herr Stations-Assistent Großmann einen wohlgelungenen Trinkspruch auf die Collegialität ausbrachte. Im Namen der in stattlicher Zahl aus [illegible] nachbarten Badnerlande erschienenen Kollegen aus Kehl, [illegible] Karlsruhe, Freiburg und Offenburg u. s. w. dankte [illegible] Herren für die erwiesene Gastfreundschaft und wünschte dem [illegible] ferneres Wachsen, Blühen und Gedeihen. Großen Beifall fanden der humoristische Vortrag des Herrn Ferntheil und der von Herrn Marks aus Metz dem Vereine gewidmete Marsch. Den Trinkspruch auf die Damen brachte Betriebs-Sekretär Föhlinger, einen solchen auf das Elsaß Herr Eisenbahn-Sekretär Kollath aus. Der Galopp „Klipp, Klapp" von Strauß schloß den 2. Theil und gab das Signal zum 3., dem Balle, der bei Jung und Alt eine flinke Thätigkeit hervorrief.

Kein Wunder, daß aus dem Reiche, in welchem Bacchus, Gambrinus und Terpsichore die Herrschaft um die Reihe führten, Keiner sich gerne entfernte, und daß zu einer Stunde, die jeder wohlmeinende Berichterstatter verschweigt, die Letzten den heimischen Penaten zusteuerten. Allen rufen wir aber noch ein fröhliches „Auf Wiedersehen beim nächsten Feste!" zu.

Ortsgruppe Metz.

Am 26. d. Mts. feiert unsere Ortsgruppe anläßlich des 25jährigen Bestehens der Reichs-Eisenbahnen ein, wie das Programm erkennen läßt, großartiges Jubiläumsfest. Obwohl unsere Vereinigung noch sehr jung (die Gründung erfolgte am 1. Juli 1895), ist dieselbe doch bereits stark an Zahl und intensivem Schaffungsgeiste.

Die Feier, welche in einem Fest-Kommers Mittags von 11—1½ Uhr und einem großen Familienfeste am Abende bestehen wird, findet im großen oberen „Storchensaale" statt. Dieser Saal, obgleich er ungefähr 650 Personen bequem zu fassen vermag, hat sich als viel zu klein erwiesen, es mußten daher sämmtliche nicht unumgänglichen Einladungen fortgelassen werden. Obwohl nun der Verein durch diese Feier nicht in die Oeffentlichkeit tritt, sondern sich damit lediglich im engbegrenzten Rahmen bewegen wird, so wird doch durch einen besonderen Akt der Feier: „die Ehrung derjenigen Beamten, welche der Verwaltung 25 Jahre treu in Freud und Leid gedient haben", der ganze Betriebs-Direktions-Bezirk Metz in den Kreis der Festlichkeit gezogen werden. Hundert dieser alten Veteranen haben von Nah und Fern ihre Betheiligung in Aussicht gestellt.

Hierdurch wird kundgethan, daß dieses Fest nicht nur lediglich der Vergangenheit, dem einst Erstrebten, Erschafften gelten soll, sondern es soll auch ein Fest des frohen Wiedersehens, der frohen Gegenwart darstellen. Viele, welche früher in engeren, freundschaftlichen Beziehungen gestanden, später aber durch den Alles in Bewegung setzenden Fortschritt der immer rollenden Zeit sich

Digitized by Google

wieder verloren, finden sich hier wieder beisammen, um ihre Erlebnisse und Gefühle einmal gegenseitig auszutauschen.

Dieses nach so vielen Jahren frohe Wiedersehen wird nicht verfehlen, diese noch zum größten Theile rüstigen Jubilare zur frischen Arbeit, zum neuen, treuen Miteinanderwirken für das allgemeine Wohl und zum erneuten Schwur der Treue für Kaiser und Vaterland anzuspornen.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Bezirksverein Karlsruhe.

Ein schönes, herrliches Fest hat unsere Vereinschronik noch für das zur Neige gehende Jahr in ihren Blättern zu verzeichnen, nämlich die am 29. November auf dem klassischen Boden der Mühlau in Mannheim stattgehabte Zusammenkunft aller derjenigen Eisenbahnbeamten, die jemals an der Hochschule des badischen Eisenbahnwesens studiert hatten. Erfreulicherweise hatten auch andere Kollegen diese Gelegenheit benutzt, um sich einmal die wirklich großartigen, auf dem Binnenland einzig dastehenden Hafenanlagen anzusehen. Aus allen Theilen des Landes, sogar aus Basel und aus Säckingen an der Schweizer Grenze waren Kollegen herbeigeeilt, um jetzt, wo der Verkehr den Eisenbahnbeamten nicht so festhält, wie zur Reisezeit, neben der Bereicherung ihres Wissens sich noch im Kreise der Kollegen einige Stunden zu erfreuen. Merkwürdiger Weise hatte der Himmel dem Wunsche der Presse um günstige Witterung an diesem Tage volle Erhörung geschenkt, und so langten denn unsere Ausflügler, worunter über hundert aus Karlsruhe, vom herrlichsten Spätjahrssonnenschein beschienen, fahrplanmäßig um 9 Uhr Vormittags in Mannheim an, daselbst freudigst begrüßt vom Kreise der Mannheimer Kollegen, an ihrer Spitze der unermüdliche Vorstand der Gr. Güterverwaltung, der verdiente Prorektor der alma mater, Herr Güterinspektor Pfeiffer. Welch' freudiges Wiedersehen so manches alten Kollegen! Nach einem Rundgang durch die Stadt zur Besichtigung der Hauptsehenswürdigkeiten, nämlich des Kaiserdenkmals, der [illegible]sbrücke und des Kriegerdenkmals, begann um 11 Uhr [illegible]rrlichsten Spätjahrswetter die Rundfahrt durch die Hafenanlagen. Mit Rücksicht auf die vorher herrschende frostige, unfreundliche Witterung wollte man von dem freundlichen Anerbieten der Mannheimer Dampfschleppschifffahrtsgesellschaft und der Badischen Aktiengesellschaft, zur Rundfahrt je 2 Bugsirdampfer unentgeltlich zur Verfügung zu stellen — 2 größere Raddampfer waren zufällig in Reparatur —, keinen Gebrauch machen, man sah sich vielmehr veranlaßt, von der Firma Carl Arnheiter in Ludwigshafen ein für 200 Personen geaichtes Salonboot um den ausnahmsweise billig berechneten Preis von 80 Mk. zu benutzen. Die Fahrt auf dem gut geheizten, mit entsprechendem Frühstücksimbiß gut versehenen Dampfer nahm über $1^1/_2$ Stunden in Anspruch und hinterließ bei allen Theilnehmern, deren es 112 waren, den günstigsten Eindruck. Die Erklärung der Anlagen hatte der Karlsruher Vereinsvorstand übernommen, der früher 12 Jahre in Mannheim stationirt war. So großartig hatte sich mancher dieses Hafengebiet denn doch nicht vorgestellt. An die Rundfahrt schloß sich die Besichtigung des neuen Silospeichers am Rheinquai, woselbst der Vorstand der Lagerhausverwaltung, Herr Betriebskontroleur Speer die Freundlichkeit hatte, mit Genehmigung der Gr. Generaldirektion einige Bänder laufen zu lassen, was allgemeines Interesse erregte. Der Gr. Generaldirektion sowie Herrn Speer sei für dieses Entgegenkommen hier der gebührende Dank abgestattet. Die Vorführung dieser Einrichtung war für Alle sehr lehrreich. Nun galt es, nachdem das geistige Bedürniß gestillt, auch das leibliche zu befriedigen, denn die Uhr zeigte bereits über $^1/_2$2 Uhr. Man begab sich zur Restauration Nagel im Centralgüterbahnhof, woselbst der zweite Theil des Programms, das gemüthliche Zusammensein begann. Hochbefriedigt über das Gesehene, voll Freude über das wirklich ausnahmsweise schöne Wetter, entwickelte sich nun angesichts der gut besetzten Tafeln und beim Perlen des Pfälzer Rebensaftes eine Stimmung, die einfach großartig genannt werden kann und noch wesentlich gefördert wurde durch die lieblichen Weisen der Tafelmusik. Und als sich nach dem ersten Gange der Mannheimer Vereinsvorsitzende, Herr Güterexpeditor Zabler, zur Begrüßung der Versammlung erhob und in beredten Worten auf das Wohl der Gäste im Verein mit seinen Mannheimer Kollegen ein Hoch ausbrachte, da konnte man sofort merken, welch' frohe Stimmung bereits Platz gegriffen hatte. Diese wurde noch gesteigert, als Herr Betriebssekretär Eberle in schneidigem Toast den Dank der auswärtigen Kollegen dem Mannheimer Komitee durch ein dreifaches Hoch abstattete. Das dritte Hoch, ausgebracht in zündenden Worten durch Herrn Güterinspektor Pfeiffer auf Herrn Oberbetriebsinspektor Scheyrer, fand brausenden Beifall. Mit schönen, zu Herzen gehenden Worten dankte Herr Scheyrer und weihte sein Hoch der Kollegialität, die nicht nur im Dienst für das Wohl der Gesammtheit schafft, sondern auch außer Dienst sich achtet und verbindet. Großer Beifall folgte auch bei dem nun folgenden Trinkspruch, in dem Herr Betriebssekretär Häfner-Karlsruhe den Vorstand der Gr. Güterverwaltung, Herrn Güterinspektor Pfeiffer feierte. Ihm, dem seit 20 Jahren in dieser Stellung mit anerkannt großem Erfolg wirkenden, um die Entwickelung des Mannheimer Güterverkehrs hochverdienten Beamten, galt neben Herrn Oberbetriebsinspektor Scheyrer und dem gleichfalls anwesenden Vorstand des Stationsamts Mannheim, Herrn Bahnverwalter Schuldheiß in erster Reihe diese von früheren Untergebenen und sonstigen Kollegen dargebrachte großartige Ovation. Die herrliche, frohe Stimmung kam so recht zum Ausdruck, als auf Anregung des Karlsruher Vorsitzenden nach einem von diesem begeistert ausgebrachten Hoch auf Se. Königl. Hoheit den Großherzog an Allerhöchstdiesen, an Se. Excellenz Herrn Eisenbahnminister von Brauer und an Herrn Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr mit der Unterschrift des Herrn Scheyrer Huldigungstelegramme abgelassen wurden.

Das an Se. Kgl. Hoheit abgesandte Telegramm lautete:

Ew. Königl. Hoheit gestatten sich die zur Besichtigung der Hafenanlagen und Auffrischung alter Erinnerungen aus allen Theilen des Landes herbeigeeilten, ehemals in Mannheim stationirt gewesenen Eisenbahnbeamten im Verein mit den übrigen Kollegen zur glücklichen Wiedergenesung die unterthänigsten Glückwünsche darzubringen.

Oberbetriebsinspektor Scheyrer.

Aehnlich lauteten die übrigen Telegramme. Die von Sr. Kgl. Hoheit noch am gleichen Abend von Schloß Baden an Herrn Oberbetriebsinspektor Scheyrer gesandte huldvolle Erwiderung lautete:

S. K. H. der Großherzog haben sich über die Begrüßung seitens der in Mannheim versammelten Eisenbahnbeamten sehr gefreut und lassen dafür sowie für die freundlichen Wünsche recht herzlich danken.

Auf höchsten Befehl Seyb.

Die Antwort Sr. Excellenz des Herrn Ministers hat folgenden Wortlaut:

Herzlichen Dank und kollegialen Gruß Ihnen allen für das freundliche Telegramm, das mich sehr erfreut hat. von Brauer.

Herr Generaldirektor Eisenlohr erwiderte:

Sehr geehrter Herr Oberbetriebsinspektor! Das freundliche Begrüßungstelegramm der früher und jetzt in Mannheim beschäftigten Eisenbahnbeamten ist mir gestern Abend gegen 9 Uhr, also zu einer Zeit zugestellt worden, wo es zu spät war, um den versammelten Herren noch meinen Gruß und Dank zuzusenden. Ich wende mich daher heute an Sie, hochgeehrter Herr Oberbetriebsinspektor, und bitte Sie, meinen freundlichen Dank entgegenzunehmen und diesen Dank, soweit es Ihnen möglich ist, auch den übrigen betheiligten Herren zu übermitteln. Mit freundlichem Gruße Ihr ergebener Eisenlohr.

In bekannter Meisterschaft gedachte sodann Herr Bureauassistent Hechler aus Mannheim der Perle alles Schönen, der Damenwelt, während Herr Betriebsassistent Lehmann, Vorsitzender des Bezirksvereins Basel, die Stadt Mannheim feierte und Herr technischer Kanzleirath Lenz aus Karlsruhe in begeisterten Worten der Gr. Generaldirektion sein Glas weihte. Die Mannheimer Presse war vertreten durch den Herrn Redakteur Appel vom Mannheimer Generalanzeiger. Ihm brachte Herr Häfner ein sehr beifällig aufgenommenes Hoch aus. Herr Bartsch aus Darmstadt trank auf die Kollegialität. In gesanglicher und deklamatorischer Beziehung machten sich sehr verdient die Herren Krämer-Pforzheim, Biedenbach und Fesenbeckh-Karlsruhe, Schneider-Mannheim und Fräulein Fischer, die Alle wohlverdienten Beifall ernteten. Ihnen allen sowie den Mannheimer Herren Kollegen, im Besonderen aber auch der Gr. Generaldirektion, der hohen Gönnerin unserer Bestrebungen gebührt unser aller Dank für die Unterstützung bei Ausführung unseres Vorhabens. Möge der gute Eindruck, den alle Theilnehmer von diesem Ausfluge erhalten haben, nie verlöschen, möge das Band der Zusammengehörigkeit, das die Jünger des Flügelrades mehr als andere Beamte vermöge der Eigenartigkeit des Dienstes verknüpft, auch an diesem Tage fester geworden sein, zum Wohle unser aller.

Vereins-Bekanntmachungen u. Einladungen.

Deutscher Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Anträge auf Versicherung gegen Unfall sind bei der Unfallgesellschaft „Rhenania" in den letzten 6 Monaten durch unsere Vermittelung nur sehr wenige gestellt worden. Wir machen besonders darauf aufmerksam, daß wir im Vertrags-Verhältniß mit dieser Gesellschaft stehen, und daß alle bei ihr durch unsere Vermittelung gestellten Anträge viel billiger sind, als wenn direkt mit der Gesellschaft eine Versicherung auf Unfall abgeschlossen wird. Für die dem Unfall am meisten ausgesetzten Beamten des äußeren Dienstes, wie Stations- Fahr- und Lokomotiv-Beamte, kann nicht genug die Versicherung auf Unfall

Digitized by Google

empfohlen werden, und daß die Unfallgesellschaft „Rhenania" bei eintretenden Unfällen ihrer Versicherten prompt und koulant ihre Verpflichtungen erfüllt hat, können wir bestätigen. Wir laden demnach zu Versicherungen auf Unfall bei der „Rhenania" ein.

Die Vereins-Verwaltung.

Die Herren Vorsitzenden der Ortsvereine und die Herren Vertrauensmänner werden ergebenst ersucht, etwa zu stellende Anträge zu der demnächst stattfindenden regelmäßigen General-Versammlung schon jetzt an uns einzureichen; insbesondere sind Anträge auf Abänderung des Stimmrechtes zu stellen.

Dagegen bitten wir, alle übrigen zu stellenden Anträge auf Abänderung der Satzungen mit Rücksicht darauf, daß mit Eröffnung der Sterbekasse die Satzungen doch geändert werden müssen, vorläufig noch fortzulassen.

Die Vereins-Verwaltung.

Die Herren **Vorstände** bezw. **Kassirer der Ortsvereine** und die Herren **Vertrauensmänner** werden ergebenst ersucht, die etwa für das laufende Jahr noch rückständigen **Vereinsbeiträge** von den Vereinsmitgliedern gefälligst baldigst einzuziehen und nach hier abzuliefern damit der Jahresabschluß rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

Im vorigen Jahre verzögerte sich dieser Abschluß nur durch die verspätete Ablieferung der rückständigen Vereinsbeiträge, und dies hatte zur Folge, daß die General-Versammlung so sehr spät einberufen werden konnte.

Die Vereins-Verwaltung.

Landesverein württembergischer Verkehrs-Beamten.

Bezirk Cannstatt.

Am Freitag, den 1. Januar 1897 (Neujahr), findet von Nachmittags 3½ Uhr ab in den neuestaurirten Sälen des Gasthofs „Zum Bären" unsere **Weihnachtsfeier,** verbunden mit musikalischen Aufführungen, Gabenverloosung und darauffolgender Tanzunterhaltung statt. — Die verehrlichen Mitglieder mit ihren Angehörigen werden hierzu freundlichst eingeladen.

Cannstatt, den 8. Dezember 1896.

Für den Bezirksausschuß:
Der Vorsitzende Seydlen. Der Schriftführer Laeßle.

Bezirksverein Aulendorf.

Am Sonntag, den 20. Dezember d. J. findet im Gasthof „Württemberger Hof" zu Biberach Nachm. 3 Uhr eine **ordentliche Bezirksversammlung** statt, zu welcher die Mitglieder und Freunde des Vereins höflichst eingeladen werden. — Zur Besprechung gelangt: „Die Abhaltung einer Weihnachtsfeier".

Der Vorsitzende. Stieber.

Verein badischer Eisenbahnbeamten.

Hauptvorstand.

Nachstehend geben wir die Verträge, welche seitens des Hauptvorstandes mit Firmen bis jetzt abgeschlossen worden sind, den Vereinsmitgliedern mit dem Ersuchen ergebenst bekannt, ihren etwaigen Bedarf an Waaren, wenn thunlich, bei diesen Geschäftshäusern decken zu wollen.

1. H. E. Mühl in Lengefeld (Sachsen, Erzgebirge): **Wurstwaaren** aller Art nach den jeweiligen Fleischpreisen. 3 % Rabatt bei 14tägiger Zahlungsfrist.

2. Kuenzer & Comp. in Freiburg i. B.: **Trauben- u. Schaumweine,** garantirt rein. 5 % Rabatt bei 2monatlicher Zahlungsfrist.

3. Ed. Schnitzler in Straßburg i. E.: **Ausländische Rothweine und Spirituosen.** 5 % Rabatt bei 2monatlicher Zahlungsfrist.

4. Karl Jungaberle in Pforzheim: **Bijouteriewaaren aller Art.** Zahlungsfrist 3 Monate. Bei Zahlung innerhalb 3 Wochen 3 % Rabatt. Theilzahlungen gestattet.

5. Albrecht Kölbsch in Dresden-Gruna: **Uhren, Gold- und Silberwaaren.** 10 % Rabatt bei Baarzahlung, 5 % Rabatt gegen Ziel.

6. C. & E. Hamm in Wipperfürth (Rheinprovinz): **Herrenkleiderstoffe.** 15 % Rabatt bei Baarzahlung, 7½ % bei Zahlung innerhalb 6 Monaten.

7. Wilh. Prinz in Karlsruhe: **Nähmaschinen** aus der Fabrik Junker & Ruh, System Singer B, hocharmig. 20 % Rabatt bei Zahlung innerhalb 4 Wochen, bei Maschinen mit Fußbetrieb. 15 % Rabatt bei Maschinen mit Handbetrieb.

8. Unkel, Wolff & Zwiffelhoffer in Rastatt: **Kochherde.** 20 % Rabatt bei 3monatlichem Ziel.

9. Spreen & Guhl, Hamburg, Königstraße 36: **Cigarren** aus ausländischem Tabak. Engrospreise nach Uebereinkommen bei 4wöchentlicher Zahlungsfrist.

10. Hamburg-Bremer Feuerversicherungs-Gesellschaft (Generalagent C. Zentgraf in Karlsruhe): Die Prämie beträgt 7/20 % für Gebäude, ½ % (anstatt 1 %) für Mobilien, ohne jede weitere Spesen, auch nicht bei Umzug (ausgenommen gemeinderäthliche Bescheinigung.

Karlsruhe, den 14. Dezember 1896.

Zeise, 1. Vorsitzender.

Bezirk Basel.

Die diesjährige **Weihnachtsfeier** in Verbindung mit dem 9. Stiftungsfeste wird am Donnerstag, den 31. Dezember 1896, in den Sälen des Café „Spitz" (Kleinbasel) abgehalten. Anfang Abends 8¼ Uhr. Es finden gesangliche, musikalische ꝛc. Aufführungen, Christbaumverloosung und Tanzunterhaltung statt. Hierzu laden wir unsere Herren Mitglieder mit ihren Angehörigen freundlichst ein. Auch die Herren Kollegen der Nachbarvereine sind herzlich willkommen.

Man bittet Vereinsabzeichen anzulegen.

Basel, den 6. Dezember 1896. **Der Vorstand.**

Bezirksverein Karlsruhe.

Sonntag, den 27. ds. Mts., Nachmittags ab 4 Uhr findet im unteren Saale des „Café Nowack" unsere **Weihnachtsfeier** statt, zu der sämmtliche Herren Kollegen mit Angehörigen freundlichst eingeladen sind. Programm wie letztes Jahr: zuerst Bescheerung der Kinder, sodann Unterhaltung mit Tanz. — Zahlreiche Betheiligung erwünscht.

Karlsruhe, 13. Dezember 1896. **Der 1. Vorsitzende.**
Haefner.

Verein der Reichseisenb.-Beamten in Els.-Lothringen.

1. Der im Auftrage des Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine von Herrn Robert Krause in Leipzig, Redakteur unserer Vereinszeitung, herausgegebene **Deutsche Eisenbahn-Kalender für das Jahr 1897** ist mit dem Bildniß unseres Herrn Präsidenten Mebes versehen und bietet, wie seine vorigen Auflagen, dem Flügelradkollegen an Wissenswerthem reiche Auswahl. Da von vielen Seiten der Wunsch auf Besitz dieses Kalenders nach hier gelangt ist, hat der Hauptvorstand Herrn Krause ersucht, eine entsprechende Anzahl derselben den 6 Bezirken im Reichsland zum Vertriebe zu übersenden. Die Bezirks- und Ortsgruppen-Vorstände werden hiermit gebeten, für die ausgiebige Verbreitung der Kalender bemüht sein zu wollen.

2. Nach § 13 Abs. 1 unserer Vereinssatzungen haben die Ortsgruppen bis 15. Dezember mit den Bezirkskassen und diese letzteren bis 26. Dezember mit dem Hauptvorstand über das letzte Vierteljahr abzurechnen. Kassirer des Hauptvorstandes ist Herr Stations-Assistent Keil in der Fahrkartenausgabe hier. Fernet haben die Bezirksvorstände nach § 13 Abs. 4 bis zum 20. Januar einen Geschäftsbericht über den Bezirk für 1896 an den Hauptvorstand einzureichen, der als Unterlage für den Jahres- und Kassenbericht des Landesvereins dient. Wir bitten, die Termine einhalten zu wollen, da sonst Verzögerungen in der Erledigung sämmtlicher Abschluß-Arbeiten hierselbst eintreten würden.

3. Es wird auf § 8 Abs. 1 der Satzungen aufmerksam gemacht wonach vom 1. Januar 1897 ab 2 Mk. Eintrittsgeld zu erheben ist.

Straßburg, den 12. Dezember 1896. **Der Hauptvorstand.**
Hörner.

Aus dem Deutschen Eisenbahn-Beamten-Verein zu Hannover.

Auskünfte.

Nach § 22 der vom Bundesrathe beschlossenen Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern vom 25. März 1882 rangiren die Militäranwärter behufs etatsmäßiger Anstellung in 2 Gruppen, und zwar: Unteroffiziere von mindestens 8jähriger Dienstzeit (vorzugsberechtigte Militäranwärter) und die übrigen (nichtvorzugsberechtigten) Militäranwärter. Mit den letzteren rangiren ferner die in Ermangelung von Militäranwärtern angenommenen, an sich nicht anstellungsberechtigten außeretatsmäßigen Beamten des betreffenden Dienstzweiges.

Innerhalb der Gruppe ergiebt sich die Reihenfolge nach dem Datum der Prüfung. Dagegen ist für die bei Besetzung von Vakanzen an erster Stelle in Betracht zu ziehende Konkurrenz der beiden Gruppen die Dauer der Gesammtdienstzeit (Militärdienstzeit und Dienstzeit in dem betreffenden Civildienstzweige) entscheidend.

Hiernach kann dem nichtvorzugsberechtigten Antragsteller eine etatsmäßige Stationsassistentenstelle erst dann verliehen werden, wenn qualifizirte vorzugsberechtigte Militäranwärter von gleicher oder längerer Gesammtdienstzeit (Militär- und Civildienstzeit) nicht vorhanden sind und ihm ferner früher geprüfte Anwärter seiner Gruppe nicht voranstehen. Da Antragsteller erst eine Gesammtdienstzeit von $5 + 6^{7}/_{12} = 11^{7}/_{12}$ Jahren zurückgelegt hat, kann seine etatsmäßige Anstellung in Rücksicht auf die jedenfalls vorhandenen vorzugsberechtigten Militäranwärter, deren Gesammtdienstzeit mindestens 15—17 Jahre betragen wird, in den nächsten Jahren wohl kaum in Frage kommen. Bei dieser Sachlage können wir nicht empfehlen, wegen früherer etatsmäßiger Anstellung bei der vorgesetzten Behörde mit weiteren Gesuchen vorstellig zu werden, da irgend welcher Erfolg hiervon nicht zu erhoffen steht.

Wenn der Werkmeister H. am Todestage überhaupt eine pensionsberechtigende Dienstzeit hinter sich hatte — was bei dem vorliegenden Material nicht geprüft werden kann —, so haben auch die Hinterbliebenen Anspruch auf das gesetzliche Wittwen- und Waisengeld. Die Todesursache ist vollständig Nebensache. Es ist auch nicht zu erwarten, daß die Behörde wegen des Selbstmordes den Hinterbliebenen die Bezüge vorenthält. Hatte dagegen der Verstorbene am Todestage eine Pension noch nicht verdient, weil er noch nicht eine pensionsfähige Dienstzeit zurückgelegt hatte, so steht auch den Hinterbliebenen nichts zu. In diesem Falle empfiehlt es sich, wenn die Wittwe auf Grund der Bestimmung im § 12 des Gesetzes vom 20. Mai 1882 die ausnahmsweise Bewilligung von Wittwen- und Waisengeld beantragt. Sie wird dann, wenn sie sich nicht gerade in guten finanziellen Verhältnissen befindet, mindestens für die Kinder etwas bekommen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

H5728 v.12
ache verkehrs-blätter.
1896

HOPKINS RAILWAY LIBRARY.

TE	NAME	DATE

For IN LIBRARY USE ONLY
DO NOT REMOVE FROM LIBRARY

Digitized by Google